RADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

# LATORIO DO ANNO DE 1927

APRESENTADO AO

EXMO. SR. DR. VICTOR KONDER

Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO

Engenheiro ROMERO FERNANDO ZANDER

DIRECTOR

RIO DE JANEIRO

IMPRENSA NACIONAL

1929

# INDICE

Pags.

INTRODUCÇÃO . . . . . V

RELATORIO :

1ª Divisão — Administração Central . . . . . 1
2ª Divisão - Trafego . . . . . 69
3ª Divisão — Contabilidade e Estatistica . . . . . 149
4ª Divisão — Locomoção . . . . . 239
5ª Divisão — Via Permanente e Edificios . . . . . 309
6ª Divisão Provisoria — Construcções. . . . . 351

# INTRODUCÇÃO

*Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas*

Precedendo ao relatorio completo, tenho a honra de apresentar a V. Ex. uma exposição resumida sobre a vida economica e administrativa da Estrada de Ferro Central do Brasil, no anno de 1927.

Na coordenação dos assumptos procurei observar o mais possivel a distribuição dos mesmos pelos capitulos que, para uniformidade, foi por V. Ex. recommendada no aviso-circular n. 359-G, de 10 de agosto de 1928.

Havendo sido reorganizada a nossa estatistica, contractando-se com o serviço Hollerith a apuração dos dados, houve, como é natural num serviço de tal vulto, que passou a ser feito de modo mais preciso, de inicio algum trabalho perdido, do que resultou certo atrazo prejudicial á apresentação do presente trabalho, que desejaria ter feito ha mais tempo.

# I

## Critica economica — Causas que determinaram os "deficits" e medidas de previsão de melhoria da situação

A situação deficitaria da exploração industrial da Estrada de Ferro Central do Brasil vinha ha annos se aggravando, tornando-se necessarias providencias efficazes no sentido de se approximar de uma situação de equilibrio.

Em 1925 a receita da Estrada, incluida a cobrança para o fundo de obrigações ferro-viarias orçou em 135.284:271$849.

O custeio financeiro, orçou em 145.145:715$518, sendo, porém, a despesa industrial de custeio de 146.647:711$277, é portanto o deficit da exploração de 11.363:439$428.

Naquelle anno, devido á alta geral dos salarios, motivada pela grande procura de pessoal para as obras realizadas pela Light no Cubatão e em

Antonio Carlos, pelo abastecimento de S. Paulo, duplicação da Sorocabana, construcção de prolongamentos, reconstituição da policia de S. Paulo e, bem assim, innumeras obras particulares, verificou-se um exodo de pessoal que chegou a manifestar os seus effeitos nocivos na conservação das linhas, serviço de trafego e officinas. Por taes motivos, em outubro de 1925, foi autorizado um augmento dos salarios de jornaleiros que foi feito em média na base de 2$ diarios, o que accresceu de cerca de 16.000 contos a despesa de 1926.

Em 1926 o accrescimo devido á incorporação integral, em 1º de outubro, da tabella lyra, que era paga á razão de 75 °/₀ e o preço desproporcionado pelo qual foi a Estrada obrigada a adquirir combustivel durante a crise carvoeira, conduziram ao seguinte balanço :

| | |
|---|---|
| Receita, inclusive fundo de obrigações ferroviarias . | 141.113:446$859 |
| Despesa de custeio financeiro . . . . . | 167.409:456$652 |
| Despesa industrial de custeio . . . . . | 164.987:819$533 |
| *Deficit* da exploração . . . . . | 23.874:372$674 |

Para este *deficit* verifica-se que contribuiu com 16.000 contos o augmento dos salarios de jornaleiros de 1925 e com cerca de 2.130 contos o augmento de 25 °/₀ da tabella Lyra *no ultimo trimestre*, causas de despesa sem duvida muito justas, mas que exigiam providencias correspondentes para elevação da receita.

No anno de 1926, pela incorporação á rêde da Central dos novos trechos inaugurados, ficou a sua extensão augmentada de quasi 8 °/₀. Sabido que os novos prolongamentos se fazem em zonas por desenvolver, de insignificante densidade de transporte, como adeante veremos, o trafego nos mesmos durante alguns annos é realmente deficitario, tanto mais quanto as linhas novas são inauguradas geralmente em condições muito precarias de acabamento, necessitando avultadas obras complementares de consolidação.

Foi com taes causas de aggravamento do *deficit* que se iniciou o anno de 1927.

Accresce mais o seguinte: — quanto á despesa do pessoal houve sempre na Central uma anomalia que procurei corrigir. Iniciada ha poucos annos só agora está tendo certa efficiencia e maior precisão a contabilidade industrial que, como V. Ex. sabe, é importantissima de apurar, mas muito complexa n'um organismo de transporte de natureza do nosso.

Por conta da despesa financeira votada para o custeio ha sempre uma parte que, convertida em materiaes de *stock*, só é despendida nos exercicios seguintes. Por conta da mesma fazem-se obras de certo vulto como pontes e edificios que devem ser considerados como augmento de patrimonio e não despesa de custeio.

Como a discriminação de taes despesas não era bem apurada, tomava-se a despesa financeira do custeio como despesa industrial do custeio e as administrações estabeleciam uma compensação arbitraria pela construcção de obras do accrescimo patrimonial, mantendo no serviço de custeio turmas diversas pagas pelas verbas de obras novas. Havia pessoal com seis, oito e dez annos servindo no custeio e que era systematicamente pago pelas verbas de obras novas.

Propuz-me a acabar com esta anomalia, e, como se tractasse de pessoal que não podia ser dispensado de prompto, sem prejuizo para a normalidade dos serviços, incorporei-o ao quadro pago pela verba ordinaria, mantendo-me dentro dos seus limites por uma reducção de logares, minuciosamente estudada, suppressão de vagas, etc.

Com tal providencia, além da normalidade administrativa, realizou-se sensivel economia que não é apparente, porque a despesa antigamente ficava descarregada no valor dos prolongamentos, etc.

No anno de 1927, havendo de ser revistas sob bases mais severas as isenções aduaneiras, determinou o Governo que, contrariando o modo de proceder anteriormente observado, fossem todos os materiaes adquiridos com direitos aduaneiros pagos. Tal medida determinou um grande augmento *apparente* de *deficit*, porquanto si figura como despesa na Central, entrou como renda na Alfandega.

A despesa industrial de custeio em 1927 foi maior de 35.327:009$686 do que a despesa de 1926. Esta differença pode ser detalhada da seguinte fórma:

*a*) 18.923:173$886 de direitos aduaneiros;

*b*) 6.524:328$000 de 25 °/₀ da tabella Lyra e correspondente a nove mezes por ter sido pago todo o anno, quando no anno anterior o foi apenas tres mezes;

*c*) 2.000:000$000 conservação e trafego das linhas incorporadas em 1926.

27.447:501$886

A parcella *a*) não representa propriamente despesa para o Governo, porquanto a parcella foi arrecadada pelas alfandegas.

Os 7.879:507$800 restantes provieram da despesa indispensavel para melhorar a situação do material rodante em trafego e a das linhas que com grande descredito para a Estrada achavam-se em condições bastante precarias.

Para este fim no orçamento foram concedidas verbas na importancia de 9.100:000$000, que tiveram a devida applicação.

Embóra explicada a necessidade que houve dos augmentos da despesa, não se justificava que, para fazer face ao mesmo, se deixasse permanecer a situação de esperar pelo augmento futuro da renda decorrente exclusivamente do augmento do trafego, sobrecarregando de pesado onus o Thesouro Nacional.

Da necessidade de fazer com que os que se utilizam da Estrada contribuam pelo menos para a sua manutenção, foi pelo Governo determinada a revisão das tarifas.

Ao propôr as bases da revisão, tive occasião de expôr a V. Ex. o seguinte:

« Rio de Janeiro, 7 de junho de 1927. — Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

A elevação de tarifas cuja necessidade é geralmente reconhecida, é um problema que, no caso da Central do Brasil, apresenta-se por fórma complexa. O primeiro fundamento para a majoração é sempre o de que precisamos elevar as tarifas para cobrir ao menos o nosso *deficit*. Poderiamos gastar menos? Com outro regimen administrativo sim. A administração da Central trabalha sob as ordens de um patrão: o Estado com os seus tres poderes constitucionaes independentes.

O Legislativo tem creado direitos para o pessoal, feito promoções collectivas, distribuido detalhadamente as verbas e legislado minuciosamente sobre o modo administrativo pelo qual se effectuam compras. Fixa a norma administrativa com tal detalhe que tolhe por completo o administrador de agir como se torna necessario numa grande empreza industrial.

O Judiciario garante a execução das disposições legislativas.

O Executivo que, sem duvida, é dos tres poderes o mais solidario nos resultados administrativos, é forçado a olhar para o ponto de vista geral, que nem sempre é o melhor para o caso particular da Estrada.

Vejamos um exemplo, que muitas vezes se tem verificado:

A Central compra combustivel e outros materiaes, sendo tomadas cambiaes e effectuados os pagamentos pelo Thesouro. E' commum que por conveniencia financeira de ordem geral, o Thesouro protelle o pagamento, e a Central, que não póde deixar de consumir os materiaes para a manutenção do seu trafego, continúa a compral-os de fornecedores que naturalmente cobram-se pela demora do pagamento.

Augmenta a sua despesa, e, mais tarde, a verdadeira causa não é apreciada devidamente, apurando-se apenas o *deficit*. Como este poderiamos citar multiplos exemplos em que o Estado encara a Central, ora como propriedade sua, ora como empreza industrial e commercial, resultando por vezes uma injusta apreciação aos seus administradores, porquanto estes mesmos individuos, num regimen administrativo autonomo, obteriam melhores resultados financeiros. Outra questão importante, onde se verifica o contraste, com prejuizo para os administradores da Central, considerada pelo Estado, ora como propriedade sua, ora como empreza industrial e commercial, está na applicação da taxa de 10 °/₀ para bonus ferro-viarios.

A' Central, empreza industrial e commercial, conviria que tal arrecadação servisse de garantia para uma operação financeira de maior vulto, que fosse empregada em melhoramentos nas suas linhas e estações, permittindo-lhe effectuar o serviço melhor e mais barato.

O Estado, *que não leva á conta de renda industrial da Estrada os 10 °/₀ para bonus ferro-viarios*, tem com estes recursos custeado serviço de *prolongamentos, na Central e em outras estradas de ferro da União*, e assim fez porque considerou a Central, não como empreza industrial e commercial, mas exclusivamente como propriedade sua e visou fazer com um recurso que devia ser para melhorar a Estrada, a ligação ferrea do paiz.

Ha, porém, mais e peior: é que, incorporados á Central taes prolongamentos (no Governo passado o foram cerca de 300 kilometros) a Central durante muitos annos *vai explorar linhas deficitarias* em proveito de proprietarios dos immensos latifundios, que valorisou atravessando-os sem acquisição prévia de terrenos, o que racionalmente deveria ter feito, visando não só indemnizar-se de despezas, como fazer a colonização, creando consequentemente fonte de receita.— Resumindo este caso:

*a*) os 10 °/₀ arrecadados pela Estrada sobre o transporte que faz não são computados na sua receita industrial para contrabalançar o custeio;

*b*) não é feita a operação de credito de maior vulto, que poderia *de prompto* permittir a introducção de grande numero de melhoramentos na zona trafegada;

*c*) parte do recurso escoa-se para serviços em outras estradas da União;

*d*) o que foi applicado na Central o foi em prolongamentos que determinaram um augmento no custeio sem a receita correspondente.

Penso que em boa doutrina os 10 °/₀ para terem tal applicação devem ser considerados como receita industrial da Estrada, e, ao serem incorporados á rêde da Central ramaes deficitarios, deve ser prevista a subvenção para o custeio.

Forçar uma empreza industrial e commercial a receber um onus destes na sua exploração, sem a necessaria compensação, é fatalmente determinar um *deficit* que não póde ser levado á conta de má exploração da parte anteriormente trafegada. A Central foi constituida por esta fórma; não ha, pois, que criminar as administrações pelos *deficits* verificados, e no majorar as tarifas é preciso não esquecer taes factores querendo eliminar *de prompto* as más consequencias de uma politica errada de muitos annos

E' preciso não esquecer que foi á sombra de um regimen tarifario muito baixo que se formou uma zona industrial grande, que nos convém conservar localizada á margem das nossas linhas.

E' preciso não esquecer que grande parte da nossa receita faz-se na linha Rio-S. Paulo, que funcciona para o Rio de Janeiro como um grande tronco do hinterland paulista, mas do qual o transporte é facilmente desviado e já o tem sido, para o transporte maritimo.

Cerceadas as concessões excessivas da applicação das tarifas suburbanas, eliminados os abusos nos transportes gratuitos, elevadas as tarifas a um nivel mais rasoavel que, no momento actual, pela analogia da zona atravessada, parece-me approximar-se do da rêde Sul-Mineira, fazendo os necessarios abatimentos quando houver risco de evasão da mercadoria para outras vias de transporte, elevada a nossa tarifa de passageiros, que é inferior á de paizes estrangeiros productores de material rodante e que têm o combustivel barato, levando em conta o vulto de tronsporte de passageiros na rêde da Central, computada a renda indirecta dos impostos e taxas proporcionaes ao frete, que naturalmente produzirão mais, penso que teremos dado um grande passo para a melhoria da situação financeira da Central do Brasil. »

## Estimativa do augmento de receita com a adopção das novas tarifas

| TABELLAS | BASES PADRÃO | | AUGMENTOS | |
|---|---|---|---|---|
| | Em vigor | Propostas | | |
| A 1 | 19 | 22 | 30 % | 7.668:661$000 |
| A 2 | 13 | 17 | 29 % | |
| A 3 | 25 | 29 | 25 % | |
| A 4 | 20 | 23 | 28 % | |
| B 1 | 68 | 70 | 20 % | |
| B 2 | 57 | 68 | 51 % | |
| B 3 | 42 | 42 | — | 3.000:000$000 |
| B 4 | 36 | 36 | — | |
| | | | | 190:318$000 |
| C 1 | 55 | 68 | 61 % | 1.453:923$000 |
| C 2 | 47 | 52 | 22 % | 837:351$000 |
| C 3 | 44 | 50 | 30 % | 1.348:493$000 |
| C 4 | 38 | 46 | 51 % | 1.375:205$000 |
| C 5 | 33 | 44 | 67 % | 3.396:353$000 |
| C 6 | 30 | 42 | 72 % | 335:082$000 |
| C 7 | 27 | 39 | 114 % | 3.360:438$000 |
| C 8 | 19 | 34 | 150 % | 2.804:026$000 |
| C 9 | 17 | 29 | 122 % | 2.821:339$000 |
| C 10 | 15 | 27 | 125 % | 4.802:581$000 |
| C 11 | 12 | 21 | 84 % | 3.199:945$000 |
| C 12 | 11 | 19 | 66 % | 7.105:923$000 |
| C 13 | 10 | 16 | 55 % | 116:401$000 |
| C 14 | 9 | 13 | 40 % | 571:721$000 |
| C 15 | 30 e 20 | 31 | 24 % | |
| D 1 | 44 | 49 | 25 % | |
| D 2 | 40 | 44 | 25 % | |
| D 3 | 15 | 19 | 25 % | |
| D 4 | 13 | 15 | 15 % | 1.000.000$000 |
| D 5 | 3 | 5 | 50 % | |
| D 6 | 2 | 3 | 33 % | |
| D 7 | 5 | 6 | 28 % | |
| | | | | 48.385:828$000 |
| Os 10 °/₀ para obrigações ferro-viarias deverão produzir mais | | | | 3 500:000$000 |
| Os impostos, notadamente o de transito, deverão produzir mais | | | | 2.200:000$000 |
| Augmento da receita | | | | 54.085:000.000 |

Não julguei opportuno numa primeira alteração que envolvia interesses tão divergentes e complexos do transporte da industria e da lavoura, abordar a revisão das tarifas suburbanas, cuja elaboração deve ter em vista os serviços que regularizem este transporte, taes como o fechamento de estações para evitar a evasão de rendas, a previsão do estabelecimento dos serviços de electrificação, etc.

Largamente debatida a revisão na Commissão de Tarifas da Contadoria Central Ferro-viaria entre os representantes das estradas de ferro a ella filiadas, os representantes dos Estados dentre os quaes o Dr. Alcides Lins, representante de Minas Geraes, apresentou trabalho critico de grande valor, das associações commerciaes, representantes da lavoura e mais interessados, logrou ella ser approvada.

A 16 de agosto de 1927 a Associação Commercial de S. Paulo sobre o assumpto dirigiu a V. Ex. o seguinte memorial, que teve a maior publicidade nos jornaes desta Capital e de S. Paulo.

«Logo que teve noticia de que se projectava um augmento das tarifas em vigôr na Estrada de Ferro Central do Brasil, esta Directoria, em longa representação dirigida á Commissão de Tarifas da Contadoria Central Ferroviaria, affirmou de maneira positiva e clara, o modo pelo qual o commercio paulista, — altamente interessado no assumpto e do qual esta Associação é representante legitima, — encarava a questão. Infelizmente não competia á Commissão de Tarifas tomar resolução alguma em relação aos pontos de vista em que se collocava o commercio.

E' conveniente recordar esses pontos de vista, que podem, em synthese, ser assim indicados:

*a*) Em vista da conhecida situação commercial que o paiz está atravessando, o commercio considera inopportuno o momento para um augmento consideravel de tarifas que vírá forçosamente, reflectindo-se no custo das mercadorias, restringir as transações mercantis;

*b*) Affirma o commercio que um augmento de tarifas no ramal de S. Paulo, onde já existem outros meios concorrentes de transporte, por via maritima e pela estrada de rodagem póde acarretar effeitos contraproducentes pela diminuição do trafego;

*c*) Reconhece, entretanto, o commercio que não é justo, nem cabivel, que a Estrada de Ferro Central do Brasil seja explorada pelo Governo sob um regimem deficitario, com os *deficits* cobertos pelo Thesouro Nacional, isto é, pela totalidade dos contribuintes;

*d*) Sendo o regimen normal de exploração duma via ferrea o do equilibrio financeiro entre o custeio do trafego e a renda industrial da estrada, o commercio aspira a que esse regimen sadio seja estabelecido na Central;

*e*) O equilibrio, a que acima se allude, deverá ser obtido não exclusivamente por uma elevação das tarifas, mas por uma reducção concomitante das despesas de custeio.

Esta reducção deverá ser a primeira medida a se tomar e somente depois de verificada a sua insufficiencia, far-se-ia o augmento que fosse necessario e cabivel nas tarifas.

Esta é a these que foi sustentada sempre pelas classes que esta Associação representa. Verificado que á Contadoria Central Ferroviaria não cabia tomar decisão sobre o assumpto, a Associação apresentou áquella repartição varias suggestões e informações sobre o regimen tarifario em vigôr e acceitou, em caracter transitorio, como medida de emergencia apenas, para remediar temporariamente ao regimen do *deficit*, as tarifas propostas.

Reconhece a Associação a bôa vontade com que pela Contadoria foram estudadas todas as suggestões apresentadas e aprecia em seu pleno valor esta pratica, posta em uso naquella

repartição de ouvir os interessados e de, com elles, em conjuncto, examinar e estudar os problemas administrativos que têm de ser resolvidos. No caso vertente das tarifas da Central foi notavel esse espirito de cooperação manifestado pela Comissão de Tarifas, inspiradas pela mentalidade lucida do seu presidente.

Dado, porém, que nem á Contadoria Central Ferroviaria, nem á sua Commissão de tarifas compete estudar e ainda menos decidir sobre os pontos de vista sustentados pelo commercio paulista, por intermedio da Associação Commercial de S. Paulo, resolve esta vir defendel-os perante V. Ex., certa de que do estudo dos mesmos póde ainda resultar para a economia nacional o beneficio de não ser ella fundamente sacrificada pela applicação das tarifas que forem approvadas para a Estrada de Ferro Central do Brasil.

## *I — O «deficit» da Estrada de Ferro Central do Brasil*

O principal argumento, o unico realmente ponderavel para se propor o augmento das tarifas da Central está na série de *deficits* de que a exploração dessa Estrada tem sido causa.

Como em qualquer estrada de ferro deficitaria, provém esse desnivel entre a receita e a despesa do facto de que o custo médio da unidade de trafego é superior ao preço médio pelo qual a mesma é vendida ao publico.

Sempre que é este capitulo abordado, vemos citadas cifras que conduzem (embora com frequencia essas cifras divirjam entre aquelles que as mencionam) ás seguintes conclusões: a Central produz a unidade de trafego por um preço extremamente baixo e a vende por um valor ainda inferior a esse preço.

Ora, ha ahi um erro de ponto de vista que é preciso ser rectificado. Quando na Central se faz o calculo do numero de unidades de trafego, é costume tomar o passageiro-kilometro como correspondendo a meia tonelada-kilometro, e a tonelada-kilometro de bagagens ou encommendas como sendo equivalente a quatro toneladas-kilometro de mercadorias. Dahi o erro. Essas correspondencias são admissiveis quando se queira calcular tarifas avaliando o custo dum ou de outro transporte especificadamente.

Desde, porém, que se queira medir o trabalho realmente effectuado e que é, em mecanica, expressão pelo producto da massa pela distancia percorrida, essas equivalencias não têm mais razão de ser.

Então um passageiro-kilometro é igual a 0,07 de tonelada-kilometro em média, e uma tonelada-kilometro de bagagens ou encommenda é simplesmente uma tonelada-kilometro e nada mais.

Assim, o custo da unidade de trafego (tonelada-kilometro) na Central do Brasil, em 1925, foi de reis 128,2 e não réis 90 ou réis 81, como temos visto citado.

Esse custo foi obtido dividindo o total da despesa de custeio (145.145:715$518) pelas unidades de trafego transportadas realmente. Estas unidades importaram em 1.131.787.856 toneladas-kilometro e não nas 2.057.935.380 toneladas-kilometro apparentes que têm servido a calculos ficticios.

A fórma por que calculámos as unidades do trafego é aquella em uso em todas as estradas de ferro brasileiras, com excepção apenas da Central.

Assim calculado, o custo da unidade de trafego na Central do Brasil não está desproporcionado em relação ao custo da mesma quantidade nas outras estradas.

Naquelle mesmo anno de 1925, essa unidade custou, por exemplo, na Companhia de Estradas de Ferro réis 130 e na Estrada de Ferro Sorocabana réis 125. Tendo sido a renda industrial da Central no referido anno de 125.627:671$187, vê-se que a renda por tonelada-kilometro foi de réis 110,9.

O *deficit* por unidade de trafego foi, portanto, de réis 17,3 ou seja 15,6 % da respectiva renda. Ao mesmo resultado chegaremos por outra fórma.

Sendo a despesa total do custeio a já citada de 145.145:715$518 e a renda industrial 12,5.617:671$187, vê se que o *deficit* industrial foi de 19.528:044$321, o que representa 155 % da renda, resultado concorde com aquelle a que acima chegámos.

Note-se que, come é equitativo, apenas tomámos em consideração a renda industrial, sem incluir a renda extraordinaria, a renda eventual e a renda de 10 °/₀ das obrigações ferroviarias, pois que essas tres parcellas, normalmente, não devem ser utilizadas para fazer face ás despesas de custeio.

## *II — Meios de sanar o «deficit»*

Dois processos se apresentam para remediar a esta situação de *deficit*.

O primeiro, uma pura e simples elevação de tarifas levada ao ponto necessario para que a unidade de trafego seja vendida por preço superior ao seu custo actual. Foi o processo pelo qual opinou a Central do Brasil.

O segundo methodo seria reduzir as despesas de custeio em tudo em que as mesmas pudessem ser reduzidas, para trazer o custo da unidade do trafego ao seu minimo e só então applicar a elevação necessaria ás tarifas, caso esta ainda se fizesse precisa.

E' o processo cuja adopção é pleiteada pela Associação Commercial de S. Paulo.

Admittamos, para clareza da discussão, que seja adoptado o primeiro processo. Vimos no paragrapho anterior que o *deficit* real é de 15,5 °/₀ da renda.

Conclue-se dahi que uma elevação média de 16 °/₀ das tarifas da Central faria desapparecer o *deficit*. Não é admissivel em economia ferroviaria uma elevação geral de todas as tarifas numa determinada percentagem.

No caso actual, por exemplo, se ha mercadorias que com as tarifas em vigôr supportam de facto uma elevação bem maior do que essa, outras ha que não supportam elevação alguma e algumas até que requerem reducção. O mesmo se applica ás tarifas de passageiros e de bagagens.

Por isso se disse acima «elevação média», entende-se que mediante um estudo cuidadoso das diversas classes tarifarias e do volume de trafego de cada uma, se chegasse a estabelecer uma tarifa que representasse no total um augmento de 16 °/₀ na renda.

Infelizmente não foi isto que se fez.

Examinando as tabellas propostas, vê-se que a classe cujas tarifas foram menos elevadas soffreu um augmento de 22 °/₀. Este é o minimo; o augmento maximo attinge a 150 °/₀. Isto se refere ás tabellas de mercadorias, porque, ha, com effeito, um augmento menor, de apenas 15°/₀ nas tabellas sobre animaes e nas tabellas de passagens; as de suburbios fonte de grande *deficit*, não soffreram alteração.

Examinando-se o resultado final, ha de se ver que no total a majoração de tarifas excedeu de muito os quinze e meio por cento necessarios para cobrir o *deficit*.

Porque esta injustiça que vem aggravar o commercio e a industria?

Porque houve a preoccupação de uniformizar em dois grupos as tarifas das estradas filiadas á Contadoria Central Ferroviaria?

Quiz-se dar á Estrada de Ferro Central do Brasil, á Estrada de Ferro Rio do Ouro e á Estrada de Ferro Oéste de Minas uma mesma tarifa. E isto foi feito sem impôr nenhuma reducção ás tarifas em vigôr nesta ultima estrada. Assim, onde havia disparidade entre as duas, foram as da Central elevadas até attingir ao nivel das da Oéste.

E' evidente que a Estrada de Ferro Oéste de Minas, de bitola estreita, com grandes trechos de serra, servindo uma zona de parco desenvolvimento economico, com uma densidade de trafego muito inferior á da Central, terá necessidade de tarifas mais elevadas do que as desta.

Não menos evidente é que constitue clamorosa injustiça, por amor a essa uniformização, sacrificar com um pesadissimo augmento de tarifas o commercio e a industria que se desenvolveram ao longo das linhas da Central sob a influencia das tarifas favoraveis em vigor nesta estrada.

Entretanto, é isto que se pretende fazer. Mas justo, consultando melhor os interesses economicos do paiz, ninguem de bôa fé o poderá negar, é o processo cuja applicação é solicitada pela Associação Commercial de S. Paulo.

Tem este processo por base e chave uma reducção inicial do custeio da Central. Que nos seja, pois, permittido adduzir algumas considerações sobre esse custeio.

### *III — Despesas de custeio na Central do Brasil*

Viu-se acima que o custo de producção da unidade de trafego na Central do Brasil era de 128,2 réis, e que, portanto, se achava em condições de equivalencia com o custo da mesma unidade em outras estradas, como a Companhia Paulista e a Sorocabana.

Entretanto, numa estrada official que em 1925 gozava de todas as isenções de direitos, que não está sujeita a impostos de especie alguma, que recebe o carvão, bem como todo o seu material, directamente num porto do mar que é cabeça de linha da mesma estrada, esse custo deveria ser muito inferior ao daquellas outras vias ferreas que não estão em nenhuma das condições referidas.

Com effeito, si tomarmos por exemplo a despesa de combustivel e lubrificantes reduzidos á unidade de trafego, veremos que essa despesa importa na Central em réis 31,2 por tonelada-kilometro, ao passo que na Paulista, incluindo a energia para a tracção electrica, a mesma despesa importou em réis 36,8 por tonelada-kilometro, e na Sorocabana em réis 35,4. Estas duas estradas, entretanto, pagam frete do carvão que consomem, de Santos a Jundiahy e de Santos a S. Paulo, respectivamente, pelos altos preços das tarifas da S.P.R.

Não é, pois, ahi que se encontra o elemento que vem sobrecarregar o custeio da Central. Analysando as parcellas desse custeio veremos que o elemento que pesa sobre o mesmo é constituido pelas despesas de pessoal.

Tomando quatro estradas de ferro comparaveis no pais, teremos que o numero de empregados das mesmas e as despesas realizadas com elles são as que constam da seguinte tabella:

| | Numero de empregados | Despesa annual com o pessoal |
|---|---|---|
| Central | 28.069 | 83.193:144$624 |
| Leopoldina | 10.823 | 24.357:803$210 |
| Companhia Paulista | 8.498 | 26.347:294$917 |
| Sorocabana | 7.738 | 20.904:352$622 |

Para se poder fazer uma comparação equitativa, é necessario reduzir estas cifras a uma mesma unidade de equivalencia.

Tomemos para unidade o kilometro da linha trafegada e vejamos o numero de empregados e a despesa exclusivamente com o pessoal neste caso:

| | Empregados por kilometro | Despesa annual por kilometro com o pessoal |
|---|---|---|
| Central | 32 | 595$860 |
| Leopoldina | 3.62 | 8:318$921 |
| Companhia Paulista | 6.62 | 20:535$694 |
| Sorocabana | 19 | 11:341$840 |

Podemos, para melhor esclarecimento do asumpto, dividir esta despesa de pessoal pelas differentes secções de serviço, comparando-as em relação a unidade adequadas. Tomemos por exemplo, a despesa de administração, incluindo nesta a que é feita com a contabilidade, que só na Central constitue uma divisão distincta. Teremos então:

| | Empregados de administração | Despesa annual com o pessoal Total | Por kilometro |
|---|---|---|---|
| Central | 924 | 3.958:077$315 | 1:455$710 |
| Leopoldina | 525 | 1.797:630$580 | 613$914 |
| Companhia Paulista | 266 | 1.355:229$438 | 1:056$300 |
| Sorocabana | 290 | 1.387:579$879 | 752$483 |

Passando ao estudo do trafego e locomoção, que reuniremos numa parcella só, tomaremos para unidade de comparação o trem-kilometro. Veremos então que as despesas exclusivamente com pessoal resumem na tabella seguinte:

| | Empregados | Despesa annual com o pessoal Total | Trem kilometro |
|---|---|---|---|
| Central | 20.770 | 59.685:854$449 | $446 |
| Leopoldina | 7.440 | 14.796:149$830 | $379 |
| Companhia Paulista | 6.871 | 19.676:253$040 | 2$837 |
| Sorocabana | 4.837 | 14.723:303$977 | 2$287 |

Que nos seja permittido ainda, porque é preferivel excesso á deficiencia de exemplos, citar os algarismos referentes á divisão da Via Permanente. A tabella respectiva será a seguinte:

| | Empregados | Despesa annual com o pessoal Total | Trem kilometro |
|---|---|---|---|
| Central | 6.375 | 19.549:212$860 | 7:189$853 |
| Leopoldina | 4.858 | 8.364:022$800 | 2:856$565 |
| Companhia Paulista | 1.361. | 3.329:990$450 | 2:595$542 |
| Sorocabana | 1.891 | 4.484:778$233 | 2:432$037 |

Todos os dados acima citados foram extrahidos dos relatorios das respectivas estradas de ferro e se referem ao anno de 1925, excepto os allusivos á Leopoldina Railway, que são do anno de 1924 e extrahidos de uma publicação da Inspectoria Federal das Estradas.

Do estudo das tabellas que calculámos a titulo simplesmente de exemplo e que podem ser multiplicadas, um resultado se evidencia que enunciaremos sem commentarios, porque elle resalta do frio rigôr dos algarismos:

*O custeio da exploração da Estrada de Ferro Central do Brasil é aggravado de fórma a dar origem aos deficits da mesma estrada pelo excesso de pessoal empregado na mesma e pela injustificavel despesa com a remuneração desse pessoal.*

## *IV — Reducção do custeio*

Dos algarismos que acabamos de citar é facil ver que no custo da unidade de trafego da Central a parte que cabe ao pessoal é de réis 73,5 ou seja 55,3 % do mesmo custo. Esta porcentagem é excessivamente alta, pois não deveria attingir 50 %.

Na Companhia Paulista ella é de 46,4 % e na Sorocabana 44,5 %. O facto de na Estrada de Ferro Central do Brasil 66,2 % de sua renda serem absorvidos pela despesa de pessoal, demonstra que é ahi que ha de se procurar um meio de reduzir o custo. Ha naquella estrada excesso de pessoal: ha, portanto, inefficiencia do mesmo.

Os exemplos que temos citado demonstram a possibilidade de se effectuar o mesmo serviço com menos gente e menor despesa para a retribuição dos empregados. E isto ainda mesmo quando, como no caso da Companhia Paulista, que foi propositadamente um dos exemplos tomados, a média dos salarios é mais alta do que na Central.

Esta situação de excesso de pessoal e consequente inefficiencia do mesmo não é mal especifico de uma estrada de ferro administrada pelo governo no Brasil. Apontam-se todos os economistas como sendo caracteristico dos serviços industriaes quando dirigidos pela administração publica. Por isso é que Yves Guyot affirmava que «o Estado não deve fazer o que o particular póde realizar».

E ainda ha pouco, por occasião da guerra, houve ensejo de se vêr que nos proprios Estados Unidos a administração federal das estradas de ferro foi um desastre.

Não representa, pois, o caso da Central uma excepção de que tenhamos de nos envergonhar porque prova a nossa incapacidade. Ahi estão estradas de ferro como a Paulista, a

Sorocabana, a Mogyana e a propria Araraquarense, a demonstrar que os brasileiros são capazes de organizar, dirigir e administrar serviços ferro-viarios com efficiencia que nada fica a dever á das vias-ferreas dirigidas por estrangeiros.

Não pensa a Associação Commercial da S. Paulo que seja impossivel transformar a Central numa estrada cuja efficiencia financeira seja comparavel á das outras que foram citadas. O que é para isso necessario é reduzir o custeio, e o primeiro passo, o principal, a sondar nesse sentido, seria o da reducção das despesas do pessoal. Ora, este excesso de pessoal, como a proposito das estradas francezas, diz L. Galline, é mal intrinseco da administração official. Nem outra coisa diz indirectamente do Dr. Roméro Zander, provecto director da Central, quando em seu officio de 7 de junho do corrente anno, dirigido a V. Ex., affirma:

«Poderiamos gastar menos? Com outro regimen administrativo, sim. A administração da Central trabalha sob as ordens de um patrão: o Estado com os seus tres poderes constitucionaes independentes.

O Legislativo tem creado direitos para o pessoal, feito promoções collectivas, distribuido detalhadamente as verbas e legislado minuciosamente sobre o modo administrativo pelo qual se effectuam compras. Fixa a norma administrativa com tal detalhe que tolhe por completo o administrador de agir como se torna necessario numa grande empreza industrial.

O judiciario garante a execução das disposições legislativas». — Para dar á administração da Central a independencia de que a mesma necessita afim de se libertar da intromissão dos poderes politicos na direcção da estrada, só ha um recurso.

E' conceder a essa via-ferrea a autonomia sem a qual nenhuma empreza industrial póde prosperar.

Só assim poderá, gradativamente, em vista dos direitos que o Judiciario não deixaria de garantir, ser reduzido o pessoal e a respectiva despeza ás proporções de efficiencia das estradas particulares.

Só assim seria evitada a construcção de exploração de «linhas deficitarias em proveito de proprietarios dos immensos latifundios» que a estrada valorisa.

Só assim poderá se dotar a estrada de um regimen tarifario compativel com as necessidades economicas das zonas que ella serve.

Só assim será possivel evitar o sacrificio do commercio e da industria dessas zonas para cobrir *deficits* que de outra fórma terão de ser injustamente custeados pelo Thesouro Nacional.

E não será sem precedentes a solução. Foi ella applicada com satisfactorios resultados no caso do Lloyd Brasileiro. Foi ainda a mesma solução, ao menos em parte, applicada ao Banco do Brasil.

E em nenhum dos dois casos deu máos resultados, como não os dará quando estendida á Central do Brasil. — Não se ignora que semelhante solução não poderá ser adoptada immediatamente, para dar resultados logo de prompto. Nem se ignora que a sua adopção provocará opposição de muitos interesses feridos.

Mas no que hão de concordar todos os que representam os verdadeiros interesses economicos do paiz é que é ella obra de alto patriotismo, sufficiente para consagrar a benemerencia do governo que a realizar.

E porque confia no patriotismo do governo que actualmente dirige o paiz e nos seus intuitos de promover o desenvolvimento e a livre expansão das energias economicas do Brasil, a Associação Commercial de S. Paulo vem appellar para esse Governo afim de que á Estrada de Ferro Central do Brasil seja concedida a autonomia administrativa de que necessitam a propria estrada, o commercio, a industria e a lavoura.

## *V — Conclusão*

Nem a solução proposta representa idéa nova que venha surprehender pelo inopinado com que surge. Mais de uma vez tem ella sido suggerida; mais de uma vez os que têm estudado seriamente, com interesse a vontade de resolver este problema complexo da Central, chegaram á mesma conclusão. E' necessaria a desofficialização da Estrada. E' ne-

cessario libertal-a daquellas influencias apontadas no officio citado do seu actual director e da submissão ao Codigo de Contabilidade da União que constitue um entrave a toda acção administrativa efficiente.

Não constitue o estudo da questão nesta direcção uma entrada em terreno inteiramente virgem e desconhecido. — Já houve inicio de desbravamento do mesmo.

Na propria Central existe, feito ha annos, um consciencioso e ponderado estudo do Dr. Ernani Cotrim, quando sub-director de uma de suas divisões, com um projecto de desofficialização da Estrada.

Em poder de uma das commissões do Congresso Nacional ha de estar um projecto do Deputado Eloy Chaves, apresentado ha dois annos, no mesmo sentido. Outras indicações foram suggeridas em occasiões diversas. Qualquer destes projectos póde servir de ponto de partida para o estudo definitivo.

Dispõe o governo, até dentro da propria estrada, de personalidades com autoridade e competencia para elaborar um projecto viavel, exequivel e conducente aos resultados desejados, de organização autonoma. Esta solução é preferivel, por salvaguardar muito melhor os interesses do patrimonio nacional, áquella outra, que já tem sido lembrada, do arrendamento puro e simples da Estrada a um syndicato que a explore.

Os resultados das experiencias que o paiz já tantas vezes tem feito do arrendamento de proprios nacionaes a syndicatos commerciaes não tornam esta solução recommendavel.

O emprehendimento é de grande vulto e trabalhoso. Maior merito haverá, pois, em realizal-o, resolvendo assim de fórma radical e definitiva este problema da Estrada de Ferro Central do Brasil que as administrações publicas vêm legando uma ás outras cada vez em complexidade crescente.

E emquanto se procedem aos estudos e se tomam as disposições necessarias para resolvel-o por esta fórma, a unica que realmente corresponde aos interesses economicos e financeiros do paiz, póde ser protelada a execução das onerosas tarifas projectadas que representam pesado sacrificio para o commercio, para a industria e para a lavoura e que para a Estrada provavelmente não produzirão os resultados esperados por acarretarem diminuição do trafego. Porque como conscienciosamente observa o Dr. Roméro Zander :

«E preciso não esquecer que foi á sombra de um regimen tarifario muito baixo que se formou uma zona industrial grande, que convèm conservar localizada á margem das linhas da Central».

Taes são as ponderações que muito respeitosamente a Associação Commercial de S. Paulo pede venia para submetter á consideração de V. Ex. Temos a honra de apresentar a V. Ex. os protestos da nossa alta consideração. — *Feliciano Lebre de Mello*, Presidente.

* * *

Incumbido por V. Ex. de estudar o memorial e de habilital-o com os esclarecimentos necessarios á resposta, dirigi a V. Ex. em data de 26 de agosto de 1927 o officio n. 288-G. A., do teôr constante da cópia annexa.

Terminando os assumptos affectos ao primeiro capitulo, peço a sua attenção para os quadros dos balanços financeiros e industriaes que me foram apresentados pela Sub-Contadoria Seccional da Republica na Estrada de Ferro Central do Brasil, e, bem assim, para o annexo organizado com os graphicos comparativos do valôr das mercadorias, frétes e impostos estadoaes, pelos quaes facilmente se verifica que a grita levantada contra os frétes é devida frequentemente ao facto de sermos os arrecadadores dos impostos estadoaes muitas vezes superiores ao fréte.

Estrada de Ferro Central do Brasil — Directoria — N. 288 G A.— Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1927.

*Exm. Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.*

Cumprindo a determinação de V. Ex. no sentido de informar a exposição que lhe foi dirigida pelo Presidente da Associação Commercial de São Paulo, em nome da referida Associação, a proposito do augmento das tarifas na Estrada de Ferro Central do Brasil, tenho a honra de submetter á elevada apreciação de V. Ex. as seguintes considerações:

Preliminarmente tenho grande prazer em verificar que a Associação Commercial de São Paulo concorda com a opinião já por mim manifestada de que uma organização administrativa adequada á exploração de um servico industrial como o é o de uma estrada de ferro, embóra do Estado, poderá reduzir a despesa de custeio.

Sinto, porém, que na analyse dos modos de reducção das despesas do custeio o illustre Presidente da Associação Commercial de São Paulo que, tendo observado uma causa ponderosa, que é a da complexidade dos methodos administrativos, tenha se detido principalmente ante uma causa apparente e de effeito relativamente menor para o fim visado, *despresando uma de muito maior effeito, que é a falta de apparelhamento* e tenha tambem proposto adiar um augmento de tarifas muito razoavel em face da valorização de todas as utilidades.

* * *

E' um dos pontos capitaes da exposição apresentada pelo Sr. Presidente da Associação Commercial de São Paulo o seguinte:

O equilibrio da receita industrial e do custeio da estrada deve ser iniciado pela reducção das despesas e sómente depois de verificada a insufficiencia deverá ser feito o augmento cabivel nas tarifas e isto porque, segundo o mesmo affirma em conclusão:

> «.... um resultado se evidencia que enunciaremos sem commentarios porque elle resalta do frio rigor dos algarismos: O custeio da exploração da Estrada de Ferro Central do Brasil é aggravado de forma a dar origem aos *deficits* da mesma estrada pelo excesso de pessoal empregado na mesma e pela injustificavel despesa com a remuneração desse pessoal».

A Central usa actualmente de tarifas excessivamente baixas que propuz elevar para determinado nivel. Tive a satisfação de ver o meu trabalho ser approvado, após ampla discussão pela Commissão de Tarifas e depois por V. Ex., por portaria de 12 de agosto. Entendo, como disse acima, que a Central, usando de um molde administrativo consoante o seu feitio industrial, mesmo sob a direcção do Estado e embóra não seja elevado o seu custeio de producção, poderia ainda barateal-o. Sob o ponto de vista administrativo na compra do material até exemplo formulei no officio com o qual remetti a proposta de novas tarifas a V. Ex. Sob o ponto de vista do pessoal entendo que uma gradação hierachica mais bem proporcionada que evite os estagios excessivos, melhor remuneração; equitativamente attribuida, afastamento dos que por quaesquer motivos se tenham tornado incapazes ao bom desempenho das funcções, executado dentro das normas de justiça imparcial e de respeito aos direitos de cada um, desenvolverão mais o estimulo, farão surgir energias novas donde deverá resultar fatalmente maior e melhor producção, o que para uma empresa industrial tem o maior alcance.

E' um erro commum o de fallar-se do excesso de pessoal na Central. Si por um lado os methodos burocraticos, que na sua maior parte independem da Central, obrigam a manter um corpo administrativo numericamente superior ao indispensavel a uma empresa industrtal, si algumas regalias do pesssal difficultam á administração o prompto cerceamento de alguns abusos, dando maior trabalho á Direcção (abusos que não constituem

excepção peculiar a nenhuma empresa) por outro lado ha muitos e muitos serviços directamente ligados á realização dos transportes, os quaes são executados com insufficiencia de pessoal maximé numa Estrada em que o apparelhamento não está absolutamente na altura das necessidades. Basta dizer que em muitos trechos somos obrigados por deficiencia de recursos a manter escalas de doze horas de serviço.

Facil é verificar quão diverso é o meu ponto de vista do do Illmo. Sr. Presidente da Associação Commercial de São Paulo, que pela sua conclusão parece reduzir todo ou quasi todo o problema de baratear o custeio a uma simples dispensa e a uma diminuição de salarios.

Examinemos imparcialmente os argumentos que levaram S. S., creio bem que de boa fé, a uma conclusão erronea e injusta na apreciação relativa ao pessoal da Central.

Contesta o Presidente da Associação Commercial de São Paulo que a Central produza a unidade de trafego por um preço extremamente baixo e que ahi ha um erro de ponto de vista. Diz o memorial:

> « Quando na Central se faz o calculo do numero de unidades de trafego, é costume tomar o passageiro-kilometro como correspondendo a meia tonelada-kilometro e a tonelada-kilometro de bagagens ou encommendas como sendo equivalente a quatro toneladas-kilometro de mercadorias. Dahi o erro. Essas correspondencias são admissiveis quando se queira calcular tarifas avaliando o custo dum ou outro transporte, especificadamente. Desde, porém, que se queira medir o trabalho realmente effectuado e que é, em mechanica expresso pelo producto da massa pela distancia percorrida, essas equivalencias não têm razão de ser. Então um passageiro-kilometro é igual a 0,07 de tonelada-kilometro em média, e uma tonelada-kilometro de bagagens ou encommendas é simplesmente uma tonelada-kilometro e nada mais.»

Não vem ao caso pormenorizar aqui um equivoco havido na definição do trabalho em mechanica nem a confusão que parece existir de unidade de trabalho com unidade de trafego.

A necessidade de apreciar a efficiencia de uma estrada cujo trafego envolve uma somma enorme de factores mechanicos, economicos, etc., levou a crear uma serie de unidades de caracter todo especial: trem-kilometro, viajante-kilometro, tonelada-kilometro, vehiculo-kilometro.

O emprego adequado de taes unidades depende de um computo tambem adequado da receita e despesa. E' sem duvida muito mais exacto estudar separadamente o producto e o custeio dos viajantes do producto e custeio das mercadorias e dentro destes apreciar-se separadamente as de origens e naturezas diversas. Na Central estamos procurando aperfeiçoar a nossa estatistica para este fim. Emquanto, porém, não se chega a isto, torna-se necessario estabelecer equivalencias admissiveis. Percebe-se bem que, para o trafego de uma estrada de ferro, o transporte de 70 kilos de mercadorias não equivale ao transporte de um viajante de 70 kilos.

Para começar por vehiculo-kilometro transportamos em média cinco vezes mais o peso de carga do que de viajantes. E' evidente que o vehiculo para o transporte de viajantes não transporta o peso do de carga.

A despesa de tracção no serviço de viajantes em 1925 foi de 21.198 contos no de cargas, de 21.072 contos, isto é, approximadamente iguaes e transportámos 7,5 vezes mais T. K. de carga do que T. K. de viajantes, calculados a 70 kilos. É outra cousa de facil percepção, porquanto o transporte de viajantes, sendo feito em maior velocidade e obedecendo a condições de conforto, o valor do material, o aproveitamento da capacidade de tracção das machinas, etc., são muito diversos.

E' natural que sejam divididas pelos trens-kilometro as despesas de conservação da linha. O numero de trens-kilometro de viajantes é um pouco superior ao de mercadorias. Mesmo considerando-o igual, como o numero total de T. K. de carga é 7,5 vezes superior das T. K. de viajantes calculados na base de 70 kilos, a mesma proporção deverá existir sob o ponto de vista da unidade de trafego entre as T. K. de uma e outra especie.

O mesmo poderiamos ainda repetir com as despesas geraes do transporte.

Taes considerações demonstram de modo claro que a equivalencia para o effeito do transporte, si se quizer adoptar como unidade unica a tonelada-kilometro, deve ser feita multiplicando por 7,5 o peso médio real do viajante e dahi a equivalencia approximada de um viajante kilometro igual a meia tonelada kilometro, tão fortemente impugnada pelo illustre Presidente da Associação Commercial de São Paulo.

A Central não foi a innovadora no estabelecimento de uma equivalencia de tal natureza nem adopta equivalencia exaggerada.

Já em 1883 Baume, uma das mais reputadas autoridades em assumptos economico-ferroviarios ensinava: "Le transport d'un voyageur à 1 kilométre coûte autant que celui d'une tonne de marchandises de petite vitesse à la même distance."

Um tratadista classico, C. Colson, no seu livro "Transport & Tarifs" (3ª Edição — 1908), diz:

> « La difficulté que l'on éprouve à déterminer les dépenses corrélatives de chaque transport est encore augmentée par ce fait que le service des chemins de fer comprend deux branches distinctes, les voyageurs e les marchandises, dont l'importance est presque égale et qui n'ont pour ainsi dire pas de commune mesure. Il est nécessaire, cependant, de répartir entre ces deux ordres de transports les dépenses communes, qui sont fort nombreuses. L'expérience a conduit à admettre, dans un grand nombre de cas, que les transport d'une voyageur coute à peu prés autant par kilomètre que celui d'un tonne de marchandises en petite vitesse. Si le voyageur est moins lourd, il éxige plus de ménagements, et un examen attentif des éléments de dépense montre qu'il y a à peu prés compensations, le transport d' un voyageur à une même distance répondant cependant ou *moyenne* à une dépense un peu plus forte que celui d'une tonne. On considère donc souvent un voyageur ou une tonne de marchandises en petite vitesse comme des *unités de trafic* équivalentes».

Encontramos em Mark Wymond " Railroad Valuation and Rates" (edição 1916) emprego ainda da mesma equivalencia:

> "The Traffic Units per Mile of Line" in the following table is the sum of the freight ton-miles and the passenger-miles per mile of line. The expence per Unit of Traffic is the quotient obtained by dividing the total operating expence per mile, by the Traffic Units per mile, which affords a fair means of comparison".

Th. Leroy, na interessante memoria sobre "Essai Mathématique sur les Prix de Revient des Transports par Chemins de Fer (1919), conclue:

> « Nous avons déjà indiqué que M. Baume le premier, et M. Gustave Pereire après lui, avaient remarqué que les prix de revient moyens des transports du voyageur kilométrique et de la tonne kilométrique étaient sensiblement égaux. M. Baume et divers auteurs, à sa suite s'étaient servi de ce résultat comme d'une règle fixe pour convertir tous les transports en une même unité, en posant en principe l'égalité de ces prix de revient. Certains s'étaient élevés contre cette assimilation arbitraire du voyageur kilométrique et de la tonne kilométrique. Il est particulièrement intéréssant de constater que notre nouvelle formule détaillée conduit précisement à un résultat identique. Les prix de revient moyens du transport de la tonne et du voyageur à un kilométre sont sensiblement égaux. Elle confirme en quelque sorte les conclusions de M. Baume. »

Na Central foi estabelecida a equivalencia de um viajante-kilometro igual a 1/2 tonelada-kilometro, e não a uma tonelada-kilometro, pelo então Sub-Director da 1ª Divisão, engenheiro José Luiz Baptista, o qual levou em conta o enorme transporte de viajantes nos suburbios.

Pelos dados relativos a 1925, que tive occasião de apreciar acima, verifica-se que a equivalencia estudada por este provecto engenheiro é ainda a mais cabivel.

Desprezada a *equivalencia indispensavel* quando se quer apreciar por uma só unidade valores heterogeneos, em todas as estradas onde avulte o transporte de passageiros, a tonelada kilometro será produzida por preço muito mais elevado do que nas estradas em que este represente pequenas porcentagens do transporte total.

* * *

Demonstrado como ficou, o fundamentado criterio adoptado pela Central, evidencia-se a improcedencia do calculo do preço da unidade de trafego na exposição do presidente da Associação Commercial de S. Paulo.

Apezar de muito majorado, devido a S. S. ter deixado de estabelecer a indispensavel equivalencia a que já me referi, o custo da unidade de trafego ainda foi julgado pelo Sr. presidente da Associação Commercial de S. Paulo que "*não está desproporcionado em relação ao custo da mesma quantidade nas outras estradas*".

De facto, *applicando a equivalencia de que usamos na Central*, aos transportes effectuados na Paulista e na Mogyana, estradas de primeira ordem, ha muitos annos exemplarmente administradas e cujos relatorios tenho á mão, chegamos ao seguinte resultado referente a 1925:

| | Receita por T. K. | Despesa por T. K. |
|---|---|---|
| Central . . . . . | $51 | $71 |
| Paulista . . . . . | $140 | $94 |
| Mogyana . . . . . | $179 | $118 |

A quem queira mais completo estudo comparativo, satisfará por certo o brilhante relatorio do engenheiro Alcides Lins, que, como representante do Estado de Minas Geraes na Commissão de Tarifas, acompanhou, discutiu e approvou o trabalho, e fica demonstrado que é exacta a conclusão deste illustre collega quando affirma que: "o custo da tonelada kilometro na Central é muito rasoavel e inferior ao das estradas particulares e é tambem ella que a vende pelo menor preço.

* * *

A exposição do illustre presidente da Associação Commercial de S. Paulo procurou demonstrar que o custo da producção da unidade de trafego deveria ser, em 1925, muito inferior, por causa da isenção de direitos de que a Central então gosava, e por receber a mesma carvão e todo o seu material directamente num porto de mar que é cabeça de linha da mesma estrada.

Penso que o argumento de isenção de direitos é contraproducente. Em 1925 della gosavam a Central e as estradas particulares e hoje apenas estas a conservam por força dos seus contractos.

Quanto ao transporte dos materiaes o que importa é a distancia do ponto de recebimento ao centro de gravidade do consumo, e não ao ponto inicial da estrada. Pelo facto de ser levado pelas nossas linhas o carvão consumido no interior não deixa de ser onerado das despezas do transporte, que, para combustivel e outros materiaes, orçou em 4.872 contos em 1926.

Outro ponto que S. S. frizou foi a disparidade que considera haver entre a Central e a Oeste em condições technicas da linha. Por certo S. S. não teve opportunidade de examinar de perto as condições da nossa rêde.

A nossa bitola estreita, que constitue a maior extensão da Central, foi, em grande parte, constituida pela incorporação das denominadas linhas economicas, cuja construcção em tempo esteve muito em vóga. De passagem citemos a Rêde Fluminense, antiga Estrada de Ferro Valenciana, o ramal de Diamantina, a Linha Auxiliar. Accentuadamente melhores do que estas não são outras linhas construidas pela propria Central, como sejam o ramal de Ouro Preto, ramal de Santa Barbara e a propria linha do Centro para Pirapóra.

Quanto á rêde de bitola larga, além de transpor os dois grandes accidentes topographicos constituidos pelas serras do Mar e da Mantiqueira, ahi bem perto de S. Paulo, vê-se bem quão precarias são as condições technicas do ramal, que foi construido no leito de uma antiga linha de bitola estreita.

Proseguindo na analyse das parcellas do custeio, entra o Sr. presidente da Associação Commercial de S. Paulo a estudar as despezas do pessoal, estudo que inicia mencionando-as em globo e dizendo a seguir :

> « Para se poder fazer uma comparação equitativa, é necessario reduzir estas cifras a uma mesma unidade de equivalencia. Tomemos para unidade o kilometro de linha trafegada e vejamos o numero de empregados e a despeza exclusivamente com o pessoal, neste caso. »

Vejamos o que se encontra no recente trabalho "Administracion Comercial de Ferrocarriles segun las normas y experiencias de los ferrocarriles de los Estados Unidos de Norte-America", do engenheiro Raul Simon, contador geral, chefe das finanças estatisticas dos Ferrocarris do Estado do Chile :

> « El número de empleados no guarda ninguna relación con el millaje de ferrocarriles — es decir, el número de empleados por milla o por kilómetro significa practicamente nada — pero si guarda una cierta relación con la cantidad de tráfico. Esto se puede demonstrar, para el caso de los Estados Unidos, observando la disconformidad de las relaciones entre empleados por milla en las tres grandes divisiones, y la conformidad entre las relaciones del número de empleados por millon de toneladas millas. »
>
> . . . . . .

Resúmen (E. E. U. U. — Companhias de 1ª classe)

| | Empleados por milla de ferro-carril | Empleados por millon de toneladas millas |
|---|---|---|
| "Eastern Division" . . . . . | 14,0 | 4,3 |
| "Southern Division" . . . . . | 7,6 | 4,0 |
| "Western Division" . . . . . | 5,3 | 5,1 |
| Promedio . . . . . | 7,9 | 4,5 |

> « Se puede observar que, de un grupo a otro de ferrocarriles, el número de empleados por milla de ferrocarril puede variar de 5 a 14 y que, en cambio el número de empleados por millon de unidades de tráfico es más o menos constante, variando de 4,05 a 5,1, y con un promedio general de 4,5, lo cual comprueba que la cantidad de tráfico es el factor de influencia dominante en la cantidad de personal. »

O Sr. presidente da Associação Commercial de S. Paulo achou excessivo o pessoal empregado na Central pelo facto de ahi encontrar 10,32 empregados por kilometro. Nas estradas de ferro allemãs, actualmente superintendidas por directorias de allemães e alliados, por ser a sua renda a principal contribuição de guerra, encontramos em 1925: 733.000 empregados, servindo em 53.000 kilometros de linha, isto é, em média 13,83 empregados por kilometro.

Proseguindo na leitura do citado trabalho de Raul Simon encontramos :

> « Naturalmente las conclusiones anteriores se refiren a ferrocarriles que mantienen un grado semejante eficiencia mecánica, medida principalmente por el peso de los trenes — al cual es extraordinariamente elevado para los ferrocarriles americanos. Comparando con Francia, por ejemplo, se tiene:

**Francia (1923)**

| | |
|---|---|
| Número de empleados | 356.789 |
| Toneladas millas | 17.730 millones |
| Trenes millas de carga | 91 millones |
| Empleados por millon de T. M. | 20 |
| Toneladas millas por Tren Milla | 195 |

**Los Estados Unidos (1923)**

| | |
|---|---|
| Empleados por millon de T. M. | 4,5 |
| Toneladas millas por Trein Milla | 644 |

Se puede así deducir que "el número de empleados relativamente proporcional a la movilización es imensamente proporcional al peso medio de los trenes. En efecto, en los Estados Unidos el peso de los trenes es cerca de cuatro veces mayor que en Francia, y el número de empleados por millon de toneladas millas es, aproximadamente, cuatro veces menor que en Francia. »

Na Central, em 1925, tinhamos 119 toneladas-milhas por trem-milha. Considerando os empregados effectivos, tinhamos 16 por milhão de toneladas milhas e ainda mesmo incluindo os extranumerarios (supplentes) tinhamos 21,8 empregados por milhão de toneladas-milhas.

Dada a relação do peso médio dos nossos trens para os trens americanos, que é 5,4 vezes menor, poderiamos ter até 24,3 empregados por milhão de toneladas-milhas.

Embora tornando-me enfadonho com a insistencia, parece-me opportuno chamar a attenção para a enorme repercussão que o melhoramento das condições technicas e do apparelhamento de efficiencia mechanica em geral póde ter sobre a economia do pessoal.

Penso ter demonstrado não haver, *encarado de conjuncto o serviço*, o excesso do pessoal apontado no memorial que venho informando, e, si computarmos mais o vultoso pessoal invalido (em 31 de dezembro de 1925, attingiu a 576 empregados) com 30, 40 e mais annos de serviço, que aguarda apenas a caixa dos ferroviarios para se retirar, vê-se que para pessoal restante, *olhando no seu conjuncto*, o desempenho da funcção está mais proximo do zelo e da dedicação do que da sinecura.

Sabe mais V. Ex. que ao iniciar a minha administração, vendo a imprescindivel urgencia de majorar tarifas e comprehendendo a necessidade de começar pela restricção das despesas, fiz com assentimento de V. Ex. uma severa revisão no pessoal jornaleiro existente nos escriptorios de que resultou uma reducção annual de 820:000$ na despesa. De lá para cá tenho extincto as vagas que se verificam, transferindo, quando necessario, empregados dos serviços onde se vai tornando possivel simplificar os methodos, e prosigo no proposito firme de procurar reduzir a parcella empregada na administração em beneficio da que é gasta na execução do serviço e conservação do patrimonio.

* * *

Vejamos agora a affirmativa de *injustificavel despesa com a remuneração do pessoal*:

A nossa despesa com o pessoal representou:

Em 1920 — 52,3 % da despesa de custeio.
» 1921 — 48,0 % » » » »
» 1922 — 59,7 % » » » »
» 1923 — 57,2 % » » » »
» 1924 — 53,5 % » » » »
» 1925 — 57,3 % » » » »

Nas estradas de ferro americanas a despesa do pessoal representou:

Em 1920 — 62,0 % da despesa de custeio.
» 1921 — 59,0 % » » » »
» 1922 — 58,5 % » » » »
» 1923 — 61,5 % » » » »

Para acompanhar o crescimento dos salarios e a sua proporcionalidade com os indices do custo da vida recorri á repartição de Estatistica Commercial, cujo illustre director teve a gentileza de fornecer-me preciosas e copiosas informações relativas ao Brasil.

No quadro abaixo temos os indices dos salarios na Central e nas estradas de ferro dos Estados Unidos e os indices do custo da vida no Brasil e na America.

| ANNOS | E. F. CENTRAL DO BRASIL | | E. DE FERRO NORTE AMERICANAS | |
|---|---|---|---|---|
| | Salarios | Custo da vida | Salarios | Custo da vida |
| 1912 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1913 | 100 | 102 | 104 | 100 |
| 1914 | 93 | 102 | 111 | 99 |
| 1915 | 91 | 111 | 116 | 101 |
| 1916 | 93 | 119 | 121 | 127 |
| 1917 | 99 | 131 | 137 | 177 |
| 1918 | 99 | 147 | 193 | 196 |
| 1919 | 113 | 152 | 203 | 208 |
| 1920 | 119 | 167 | 250 | 228 |
| 1921 | 132 | 172 | 228 | 148 |
| 1922 | 149 | 188 | 221 | 150 |
| 1923 | 156 | 207 | 221 | 151 |
| 1924 | 158 | 242 | — | — |
| 1925 | 168 | 259 | — | — |
| 1926 | — | 256 | — | — |

Verifica-se melhor pelo graphico n. 1 que os indices dos salarios, ao contrario do que aconteceu na America do Norte, onde ultrapassaram os indices do custo da vida, acompanharam os mesmos bem de longe.

Resta-me ainda responder a um ponto do memorial apresentado pelo distincto presidente da Associação Commercial de S. Paulo: é aquelle no qual calcula em 16 °/₀ a necessaria elevação média de tarifas. S.S. utilizou-se de dados de 1925 que lhe indicaram um *deficit* menor. Já o Dr. Alcides Lins no seu trabalho assignalou o *deficit* de 40.000 contos ao qual se procurou fazer frente.

A reducção do custeio a que, sob o ponto de vista do regimen administrativo, já tive occasião de referir-me, poderá conforme disse ser conseguido pela melhoria do apparelhamento que torne mais efficiente o serviço.

A Central está condemnada a uma grande inacção no que respeita ao melhoramento das suas linhas e dos seus materiaes pela falta de recursos em grande parte *decorrente de que a situação financeira do Estado não é de molde a cobrir o* deficit *do custeio e a prover, na devida proporção, ás necessidades dos melhoramentos.*

D'ahi resulta que emquanto crescem as necessidades da industria, do commercio e da lavoura e que o desenvolvimento da economia nacional exige melhores transportes, *cada vez mais se accentúa a distancia entre o que se exige da Estrada e o que ella póde dar nas condições actuaes.*

E' preciso salientar que á Central só tem sido dispensados recursos para prolongamentos de linhas e insignificantissimas parcellas para melhoramento do seu apparelhamento.

Foi reconhecida a necessidade da electrificação dos suburbios desde 1904, quando o trafego de passageiros de suburbios orçava por 16.000.000 de viajantes annuaes e hoje orça por 60.000.000.

O bloqueio da linha e a concentração de chaves em cabines, medida iniciada em 1888, de grande alcance para a segurança, economia do pessoal e capacidade de trafego, não têm tido quasi progresso.

Nem ao menos a extensão percentual dos desvios corresponde ao augmento do trafego. De 141 metros por kilometros ou de linha em 1900 passou apenas a 181 metros por kilometro em 1925. Dos 40 metros que cresceram, a metade é occupada pelo numero de vehiculos incorporados ao trafego e fica-se com um augmento apenas de cerca de 20 metros por kilometro para realizar o triplo dos trens-kilometro que se realizava em 1900.

A duplicação do ramal de S. Paulo constitue outra necessidade inadiavel que, descongestionando o movimento, permittirá baratear a producção da unidade de trafego.

O Sr. A. Goupil, autoridade em assumptos ferroviarios, diz :

> «A mesure que le trafic se développe, les dépenses variables augmentent, mais la part de ces dépenses à attribuer à chaque unité de trafic reste sensiblement la même tandis que la part de la dépense invariable ou constante qui revient à chaque transport doit aller en diminuant, étant le quotient d'une some fixe par un dénominateur croissant. — En réalité les dépenses indépendantes ne restent pas constantes pour tous les degrés de développement du trafic. Tous les réseaux présentent des étapes successives pour chacune desquelles il faut augmenter notablement l'outillage, les moyens d'action: par exemple il faut ajouter aux services de jour des services de nuit, doubler les voies uniques, établir de grandes gares de triages etc.»
>
> *(Annales des ponts et chaussées).*

A Central está actualmente n'um dos periodos em que precisa augmentar notavelmente o seu apparelhamento e os seus meios de acção: electrificação, duplicação de linhas, installações de segurança de chaves e bloqueio de linhas, estações, etc., é para isso vimos que precisa melhorar sua situação financeira.

O illustre Presidente da Associação Commercial de S. Paulo terá visto por certo na primeira pagina da Introducção do Relatorio de 1925 o que já dizia o meu distincto antecessor :

> «No fito do equilibrio orçamentario, com a restricção de toda a sorte de despesas, tem sido mais sacrificado o apparelhamento da Estrada, tão solicitado pelas administrações, do que o prolongamento das linhas. — São justos e necessarios os prolongamentos da linha, e, para o desenvolvimento de um paiz como o nosso, é factor imprescindivel á expansão da rêde ferro-viaria, mas para que desta expansão não resulte aggravar-se mais o congestionamento das linhas já trafegadas, é preciso ter sempre em mente que a uma Estrada como a Central construida em condições technicas geralmente precarias, com installações acanhadissimas, não se póde deixar de prover simultaneamente e com justo equilibrio a tres ordens de despesas : — *a)* custeio da exploração ; *b)* serviços de apparelhamento dos trechos trafegados ; *c)* prolongamentos».

* * *

Será justo fazel-o á custa de uma elevação de tarifas? Examinemos os graphicos 2 e 3. O frete médio foi obtido dividindo a receita total de mercadorias pelo numero de toneladas-kilometro de transporte pago e relativo apenas a mercadorias, deixando de parte viajantes, encommendas e animaes. Para os preços dos generos baseei-me nos que forneceu a repartição de Estatistica Commercial. Na sua maioria são preços de generos «a bordo», portanto isentos ainda dos direitos aduaneiros. Para determinar approximadamente os indices do custo dos materiaes de estrada de ferro, reuni os de grande consumo que pude obter como sejam: ferro, aço, trilhos, carros, accessorios, ferramentas, cimento, carvão, lubrificantes, etc.

*O crescimento dos valores das mercadorias e materiaes cujas causas complexas o commercio conhece melhor do que eu, justifica sobejamente que as tarifas tambem aspirem a um reajustamento ao custo actual de todas as utilidades.*

Ninguem é mais interessado em não permittir a evasão do producto a transportar do que a Central, e, diversos transportadores poderão dar testemunho do que se tem feito no sentido de conciliar os reciprocos interesses, que estou sempre prompto a estudar.

Ha, porém, um ponto que tem sido debatido e que é necessario esclarecer: é o das porcentagens de majoração.

O criterio ahi seguido ficou muito aquem do aconselhado por Colson.

> «Lorsque *les voies de communication appartiennent a l' Etat*, il parait assez légitime de continuer à faire payer à chaques marchandise ou à chaque voyageur tout ce qu'il peut payer, lors même que les recettes excéderaient de beaucoup les dépenses, puisque, dans ce cas, les bénéfices réalisés permettraient d'alléger les charges publiques. Du moment où une tarifications intelligente n'empêcherait aucun transport utile, ne serait-il pas rationnel que l'Etat fit payer à chacun de ceux à qui il rend service, en facilitant un transport, la valeur intégrale de ce service, plutôt que de grever de lourds impots le commerce et l'industrie, pour equilibrer ses recettes et ses dépenses? Faire des voies de communications une source de produit net, au profit du budget n'aurait rien d'irrationnel, si l'on pouvait réaliser ce produit net sans diminuer leur utilité».

Exemplificando examinemos nos graphicos 4, 5, 6 e 7 os fretes de diversos productos cuja majoração excedeu de 66 °/₀ e verificamos em todos elles que devido ao crescimento do valor do producto e á estabilidade do frete a porcentagem que o mesmo representa do valor é muito pequena:

No arroz de dois por cento do valor do producto.
» bacalhàu de 1, 1 °/₀.
» banha, de 0,9 °/₀.
» batata nacional de 3, 3 °/₀.
» » estrangeira de 3,6 °/₀.
» carne secca de 1,2 °/₀.
» farinha de trigo de 2,7 °/₀.
» feijão de 1,2 °/₀.
Nas machinas de lavoura de 1,5 °/₀.

Nestes artigos o augmento do frete foi de 66 a 150 °/₀, isto é, o frete passará a representar:

Para o arroz 3,32 °/₀ do valor do producto.
» o bacalhau 2,75 °/₀ do valor do producto.
» a banha 1,92 °/₀ do valor do producto.
» a batata nacional 5,47 °/₀ do valor do producto.
» a » estrangeira, 7,99 do valor do producto.
» a carne secca 3,00 °/₀ do valor do producto.
» a farinha de trigo 5,99 do valor do producto.
» o feijão 1,99 °/₀ do valor do producto.
» as machinas de lavoura 1,77 °/₀ do valor do producto.

Estas pequenas porcentagens, salvo injustificada especulação, não poderão ter sensivel repercussão sobre o preço dos generos vendidos ao consumidor.

Poderiamos multiplicar os exemplos, sendo, porém, desnecessario fazel-o e iriamos alongar uma já por demais extensa exposição.

Permitta-me o Sr. Ministro concluir as minhas considerações com as palavras pronunciadas pelo eminente ex-ministro inglez Sir Eric Gedds por occasião da inauguração do instituto de transportes:

> «Tenho a impressão de que antes da guerra o publico não tinha a consciencia da sua solidariedade com as empresas de transporte e da interdependencia dos respectivos interesses. Isto era sobre tudo patente para com as estradas de

ferro. E' facto que por muito importante que o sejam para o bem geral os canaes, as estradas de rodagem, os tramways, os caminhos de ferro locaes, os portos, etc., o factor essencial é a estrada de ferro, tanto sob o ponto de vista da tonelagem transportada como sob o do capital applicado.

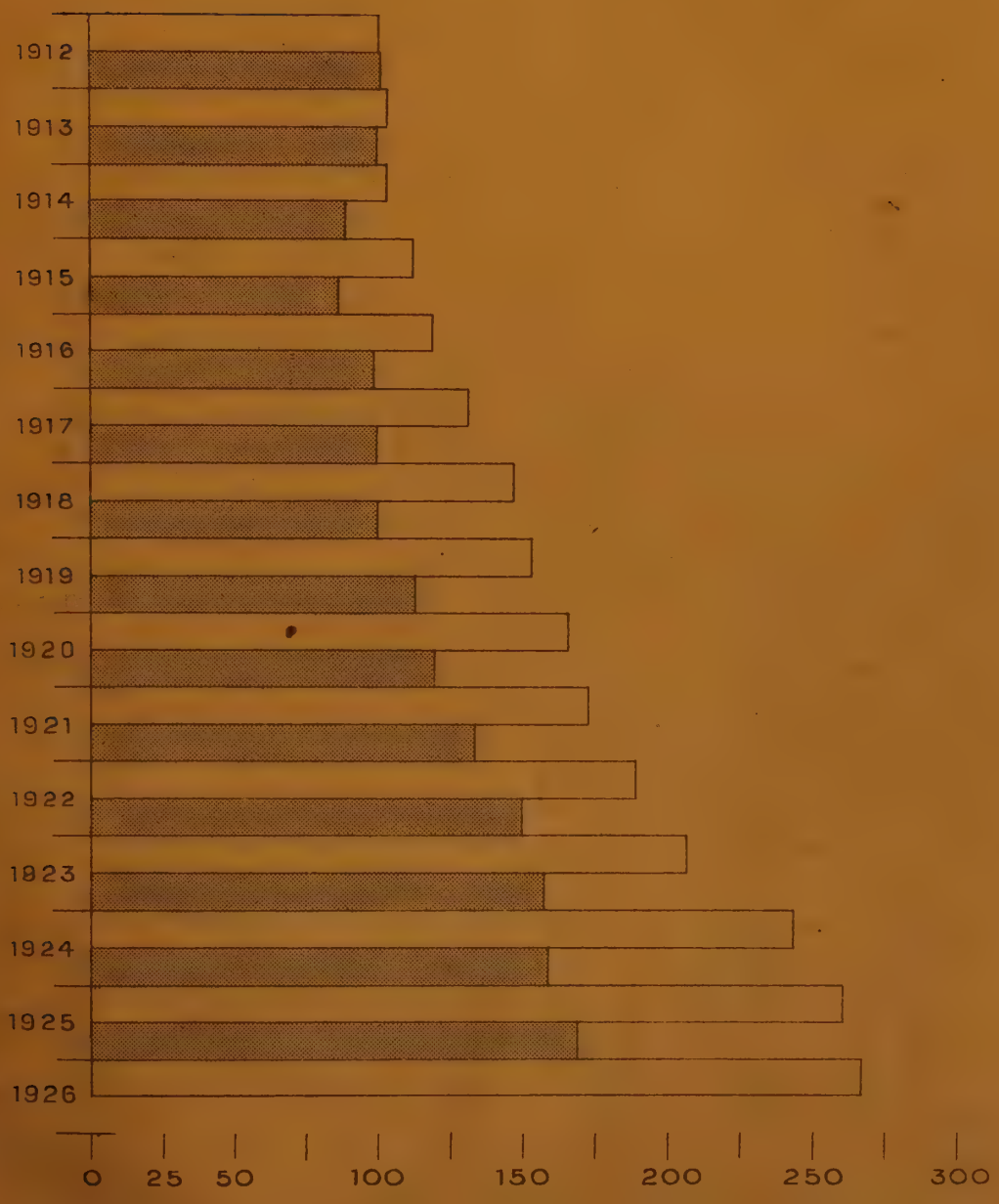
Embora o capital fique dispersado nas mãos de pequenos capitalistas, e que a sua remuneração seja pequena, a estrada de ferro teve sempre perante as massas a reputação de uma enorme organização capitalista, mais objecto de suspeita e de inveja do que de sympathia.

O publico tinha o sentimento de que os transportes lhe eram devidos como o ar que se respira... Precisou haver o cataclysma da guerra e a carestia da vida para que o publico adquirisse a percepção plena de que os transportes neste paiz exigem uma cooperação completa, e que as empresas de transporte não são suas inimigas mas sim as suas associadas».

Saúde e fraternidade.

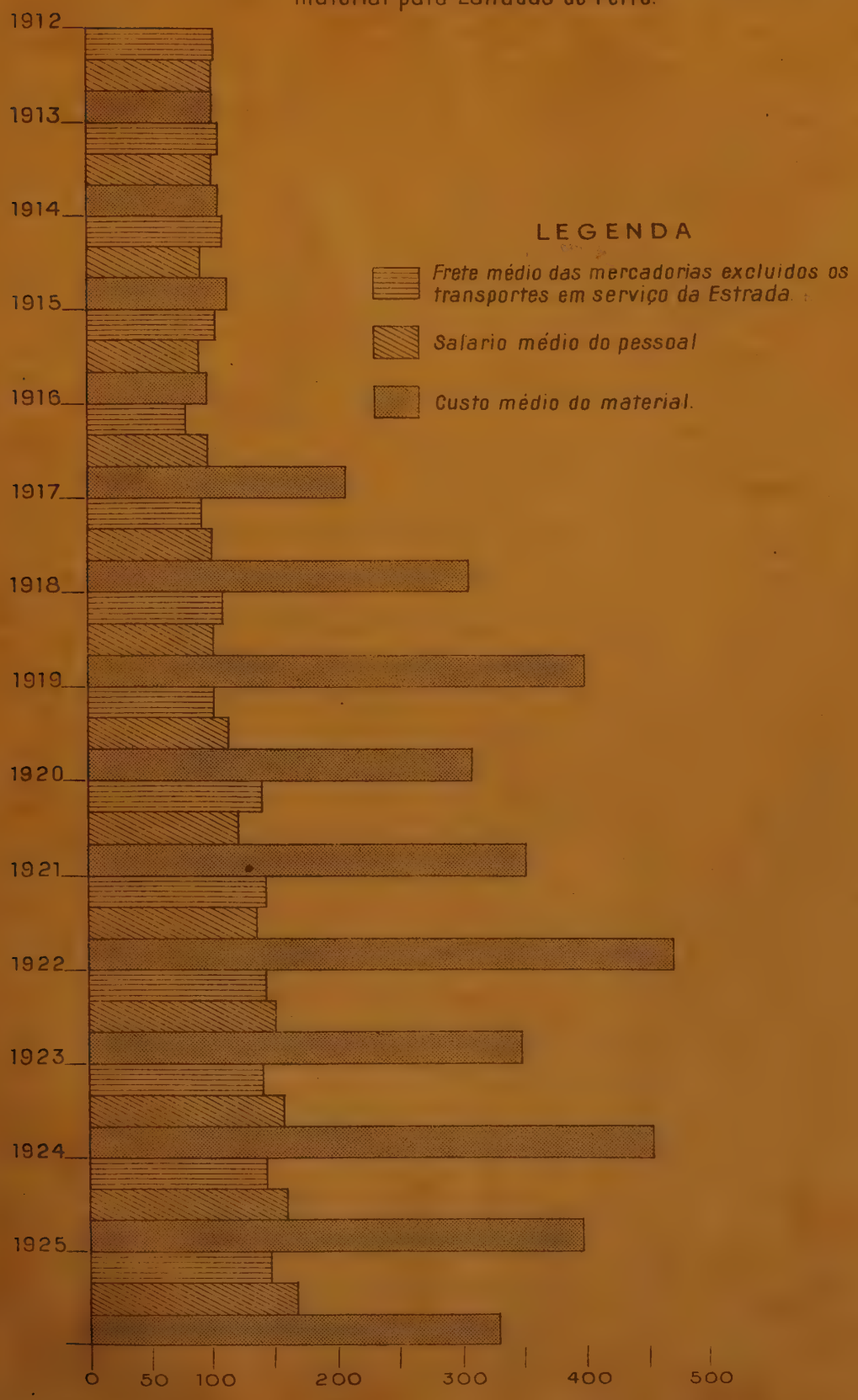
*Roméro Fernando Zander,*
DIRECTOR.

GRAPHICO comparativo dos indices do custo da vida e dos salarios médios do ferroviario.

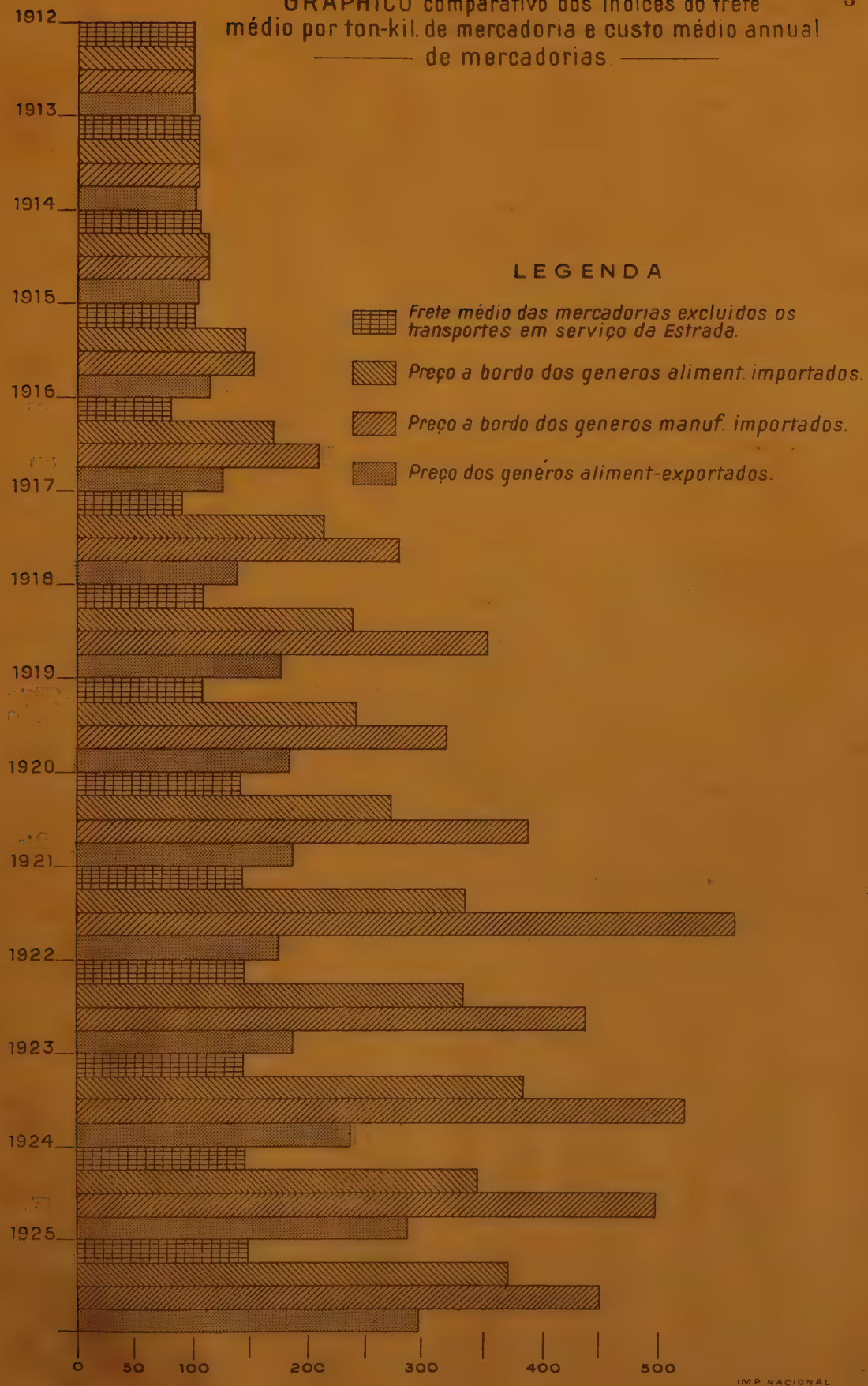



IMP. NACIONAL

GRAPHICO comparativo dos indices do fréte médio por ton. Kil. de mercadoria, do salario médio do pessoal e do custo do material para Estradas de Ferro.



GRAPHICO comparativo dos indices do frete médio por ton-kil. de mercadoria e custo médio annual de mercadorias.




IMP. NACIONAL.

# II

## Estatistica de transporte, unidades de trafego, densidade de trafego, expansão da zona

As estatisticas de transporte constantes de quadros minuciosos que annexo ao presente trabalho, examinados, tendo em vista os informes da receita e despesa, mostram a contribuição das differentes especies de transporte na formação da receita da Estrada:

| | | |
|---|---|---|
| Os frétes de mercadorias em 1927 contribuiram com. . . . . | 53,97 % | da renda de transporte |
| os viajantes com . . . . . | 32,97 % | » » » » |
| as encommendas e bagagens com. . | 10,58 % | » » » » |
| os animaes com . . . . . | 2,48 % | » » » » |
| | 100,00 % | |

Comparemos estas porcentagens com as do decennio anterior, observando as variações da proporção com que vêm contribuindo para a formação da receita:

| ANNOS | MERCADORIAS | VIAJANTES | | ENCOMMENDAS E BAGAGENS | ANIMAES | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Interior | Suburbios | | | |
| 1917. . . . . | — | — | — | — | — | — |
| 1918. . . . . | 57,49 | 19,68 | 9,56 | 8,18 | 5,09 | 100 |
| 1919. . . . . | 55,87 | 21,69 | 9,46 | 8,46 | 4,52 | 100 |
| 1920. . . . . | 56,62 | 21,52 | 9,68 | 8,05 | 4,13 | 100 |
| 1921. . . . . | 55,79 | 22,26 | 10,07 | 7,92 | 3,96 | 100 |
| 1922. . . . . | 52,22 | 24,52 | 10,97 | 8,05 | 4,24 | 100 |
| 1923. . . . . | 51,44 | 25,63 | 10,43 | 8,54 | 3,96 | 100 |
| 1924. . . . . | 51,34 | 25,21 | 10,60 | 9,34 | 3,51 | 100 |
| 1925. . . . . | 52,30 | 25,44 | 10,06 | 9,08 | 3,12 | 100 |
| 1926. . . . . | 50,65 | 23,87 | 9,90 | 12,56 | 3,02 | 100 |
| 1927. . . . . | 53,97 | 22,74 | 10,23 | 10,58 | 2,48 | 100 |

(·) — Englobado nas outras porcentagens.

Em média o transporte de mercadorias nos 10 annos anteriores a 1927 contribuiu annualmente com 53,74 % das respectivas receitas de transporte

e em 1927 com 53,97 % de receita, estando, assim, a porcentagem muito proxima da média e superior ás dos cinco annos anteriores.

A porcentagem da receita pelo transporte de animaes em pé vem com pequenas alternativas, decrescendo constantemente. Quantitativamente o transporte de animaes em pé tem crescido, porém em muito menor proporção que os demais transportes de encommendas, etc., e isto sem duvida devido ao maior transporte de gado abatido, refrigerado ou xarqueado.

Das estradas de ferro brasileiras classificadas na primeira categoria pela Inspectoria Federal das Estradas, excluida a Central do Brasil, as porcentagens com que contribuem para a receita de transporte os transportes de diversas naturezas são as seguintes (Estatistica de 1925):

| ESTRADAS | MERCADORIAS | VIAJANTES | ENCOMMENDAS | ANIMAES |
|---|---|---|---|---|
| Great Western Ry. . . . . | 64,2 % | 22,8 % | 11,7 % | 1,3 % |
| Leopoldina Ry. . . . . | 62,8 % | 28,0 % | 8,8 % | 0,4 % |
| S. Paulo Ry. . . . . | 76,7 % | 15,2 % | 6,4 % | 1,7 % |
| Paulista . . . . . | 67,1 % | 19,1 % | 8,5 % | 5,3 % |
| Mogyana . . . . . | 65,1 % | 23,8 % | 8,5 % | 2,6 % |
| Sorocabana. . . . . | 64,0 % | 19,2 % | 12,5 % | 4.2 % |
| S. Paulo-Rio Grande . . . | 78,6 % | 13,5 % | 6,2 % | 1,7 % |
| Viação F. do Rio G. do Sul . | 61,7 % | 19,8 % | 12,4 % | 6,1 % |
| Média geral . . . . . | 67,4 % | 20,3 % | 9,2 % | 3,1 % |

Os transportes effectuados foram os seguintes:

| ESTRADAS | MERCADORIAS | VIAJANTES | ENCOMMENDAS | ANIMAES |
|---|---|---|---|---|
| Great Western Ry . . . . | 98.765.000 | 102.056.000 | 3.330.000 | 3.517.000 |
| Leopoldina Ry. . . . . | 268.577.000 | 409.371.000 | 11.505.000 | 1.596.000 |
| S. Paulo Ry . . . . . | 326.838.000 | 237.565.000 | 6.116.000 | 5.554.000 |
| Paulista. . . . . | 356.603.000 | 284.969.000 | 9.732.000 | 50.734.000 |
| Mogyana . . . . . | 187.231.000 | 191.441.000 | 5.080.000 | 17.848.000 |
| Sorocabana . . . . . | 366.724.000 | 266.414.000 | 13.810.000 | 19.514.000 |
| S. Paulo-Rio Grande. . . . | 217.969.000 | 83.262.000 | 3.198.000 | 4.644.000 |
| Viação F. do Rio G. do Sul . | 332.951.000 | 178.651 000 | 9.363.000 | 16.198.000 |
| | 2.155.658.000 | 1.753.729 000 | 62.134.000 | 119.605.000 |

e na Estrada de Ferro Central do Brasil em 1927 foram:

| | |
|---|---|
| Mercadorias | 1.015.632.831 ton. km. |
| Viajantes | 1.993.235.938 viaj.km. |
| Encommendas | 64.899.891 ton. km. |
| Animaes | 38.957.463 ton. km. |

A relação entre as quantidades de transporte effectuados pela Central do Brasil e pelas oito outras estradas de primeira cathegoria e a relação entre as remunerações obtidas pelas mesmas, evidencia-se no quadro seguinte, em que para melhor exame adoptei sempre o indice 100 para a Central do Brasil.

Assim temos:

| NATUREZA DO TRANSPORTE | INDICE DAS QUANTIDADES DE TRANSPORTE | | INDICE DOS TOTAES DA RECEITA CORRESPONDENTE | |
|---|---|---|---|---|
| | Estrada de Ferro Central do Brasil | Global das oito estradas restantes de 1ª cathegoria | Estrada de Ferro Central do Brasil | Global das oito estradas restantes de 1ª cathegoria |
| Mercadorias | 100 | 212 | 100 | 406 |
| Viajantes | 100 | 89 | 100 | 200 |
| Encommendas | 100 | 96 | 100 | 284 |
| Animaes | 100 | 307 | 100 | 402 |

A remuneração do transporte da mercadoria é quasi dupla (191 °/₀ maior) nas outras estradas do que na Central, e isto não sómente porque cobraram e ainda cobram tarifas mais elevadas, como tambem porque algumas dellas atravessam zonas não só de maior densidade de producção como de productos mais ricos.

A remuneração do transporte de viajantes, que é mais do que dupla nas outras estradas (224 °/₀ maior), só se explica pela nossa tarifa suburbana. A nossa tarifa de interior é bôa e temos uma densidade de transporte de viajantes em geral melhor do que nas outras estradas, pelo facto de ligarmos um maior numero de cidades de importancia.

Sendo a tarifa do interior applicada como o é apenas sobre uma quarta parte do numero total de viajantes-kilometro, rende 32.217:000$000, quando a de suburbios applicada sobre tres quartas partes do numero total de viajantes-kilometro rende apenas 14.501:000$000.

Isto vem apenas confirmar com algarismos o que á respeito de tão importante assumpto das tarifas suburbanas têm dito autoridades, sem duvida muito competentes e mais insuspeitas do que eu, opiniões que *data venia* summariamente aqui reproduzirei.

Como V. Ex. ha de ter observado, a Associação Commercial de São Paulo, na critica transcripta no capitulo anterior, salientou que "nas tabellas de passagens as de suburbios, fonte de grande *deficit*, não soffreram alteração".

O eminente engenheiro director geral de Obras Publicas do Estado de Minas Geraes, Dr. Alcides Lins, no relatorio sobre os estudos feitos pela Commissão de Tarifas da Contadoria Central Ferro-viaria no augmento das tarifas da Central, referindo-se ao augmento sobre o fréte de passageiros disse:

> « não foi justo, porque só veio incidir nas passagens de longo percurso, quando são justamente as de suburbios e pequeno percurso as maiores causadoras dos seus *deficits*; são muito baixas mesmo em relação aos bonds e outros meios de transporte usados no Rio de Janeiro. »

O trabalho do Dr. Alcides Lins calou tão profundamente na opinião que, por proposta do deputado Carneiro de Rezende, mereceu ser transcripto nos annaes do Congresso Nacional.

O deputado Lauro Jacques, por occasião da discussão do requerimento Carneiro de Rezende, manifestando-se embora contrario a algumas das conclusões do relatorio Alcides Lins, declarou:

> « Si assim não fosse e a majoração das tarifas se tornasse imprescindivel ao equilibrio orçamentario da Central não se explica como poderiam ser mantidas, como foram, as dos trens de suburbios, de onde se origina a maior parcella do *deficit* verificado annualmente naquella Estrada. »

Criticada, em novembro de 1927, no Congresso Nacional, sob diversos aspectos, a questão administrativa e financeira da Central, destaco do *Diario Official* de 26 de novembro o seguinte trecho:

> « O Sr. Daniel de Carvalho — Hoje mesmo os jornaes dizem que o *deficit* da Central, em vez de diminuir este anno, apresentará augmento consideravel sobre o verificado o anno passado. — A Central do Brasil, no emtanto, não devia dar *deficit*, pela massa consideravel dos seus transportes, por ser uma linha alimentada por outras estradas de ferro, como a Rêde Sul Mineira, que entrega á Central, na estação de Cruzeiro, todas as mercadorias que recebe, e como a Oeste de Minas. A Central, como disse, é uma linha tronco, e devia, portanto, apresentar saldos.
>
> O Sr. Simões Lopes — Tem o cancro dos suburbios.

O Sr. Daniel de Carvalho — Temos, porém, como salienta o eminente collega, Sr. Simões Lopes, a sugar-lhe as rendas, alguns cancros, entre os quaes destaca S. Ex. o caso dos suburbios da Capital da Republica.

O Sr. Simões Lopes — Não ha exemplo, em parte alguma, de tarifas de transporte tão baixa.»

Já em outubro de 1927 o illustre mestre, o provecto professor e deputado Aarão Reis dizia incidentemente no Parlamento, em defesa do seu projecto de electrificação:

« A dolorosa situação — de lastimavel insufficiencia de trafego regularisado e de movimentação perigosissima para os viajantes diarios e, tambem, para os proprios funccionarios, — a que chegou, afinal, por imperdoavel incuria, o vultoso e cada vez mais premente serviço suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil, não póde prolongar-se sem importar em triste e degradante descontinuidade da actividade administrativa no paiz; accrescendo que é, de facto, sem possivel contestação, uma das principaes determinantes — sinão a maior — dos consideraveis, persistentes e avultados *deficits* com que contribue, cada anno, esse importantissimo serviço publico federal.»

Penso, Sr. Ministro, que deante de tantas, tão autorizadas e insuspeitas opiniões, tão francamente manifestadas, seria ousadia da minha parte accrescentar mais alguma cousa ao assumpto.

A remuneração da tarifa de encommendas, menor do que nas demais estradas, deve ser attribuida á maior porcentagem do transporte de leite e generos de alimentação, que não supportam tarifas altas, sabido como é o grande vulto do transporte feito pela Central do Brasil para a alimentação das cidades, notadamente Rio de Janeiro e S. Paulo.

A remuneração do transporte de animaes, que em 1927 foi cerca de 30 °/₀ inferior na Central do Brasil do que nas outras estradas, deve ter ficado approximadamente equiparada a ellas pela elevação das tarifas realizada em outubro de 1927.

* * *

Feitas as considerações supra, permitta-me V. Ex. fazer algumas apreciações a respeito da densidade de trafego na zona da Central.

No estudo da densidade do trafego procurarei examinar primeiramente o aspecto da densidade dos transportes effectuados pela Central. Como V. Ex. sabe, é o factor economico de maior relevancia para qualquer estrada, pois quanto maior fôr o numero médio de toneladas-kilometro por kilometro de linha, tanto melhor aproveitada e compensadora será a utilização do material fixo e rodante.

Resumi nos quadros seguintes e graphico annexo os elementos que nos permittirão julgar do desenvolvimento da densidade de transporte desde 1900.

| ANNOS | BITOLA DE 1m,60 | | BITOLA DE 1m,00 | | TOTAL INCLUSIVE BITOLA MIXTA | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Extensão em kilometros | Densidade em 1.000 toneladas-kilometro por kilometro (*) | Extensão em kilometros | Densidade em 1.000 toneladas-kilometro por kilometro (*) | Extensão em kilometros | Densidade em 1.000 toneladas-kilometro por kilometro (*) |
| 1900. . . . . | 800 | 429 | 453 | 126 | 1 253 | 320 |
| 1905. . . . . | 804 | 667 | 801 | 62 | 1.616 | 363 |
| 1910. . . . . | 903 | 768 | 833 | 81 | 1.789 | 425 |
| 1915. . . . . | 971 | 920 | 1.236 | 66 | 2.288 | 426 |
| 1920. . . . . | 1.110 | 1.157 | 1.264 | 108 | 2.438 | 583 |
| 1925. . . . . | 1.125 | 1.676 | 1.528 | 142 | 2.719 | 774 |
| 1926. . . . . | 1 180 | 1.561 | 1.658 | 107 | 2.901 | 696 |
| 1927. . . . . | 1.180 | 1.561 | 1.658 | 239 | 2.901 | 771 |

(*) Os viajantes-kilometro estão computados mediante a equivalencia de 1 viajante-kilometro = 1/2 tonelada-kilometro.

| ANNO | RECEITA INDUSTRIAL POR KILOMETRO | CUSTEIO INDUSTRIAL POR KILOMETRO |
|---|---|---|
| 1900 . . . . . | 23:569$000 | 21:750$000 |
| 1905 . . . . . | 17:628$000 | 18:088$000 |
| 1910 . . . . . | 16:412$000 | 21:914$000 |
| 1915 . . . . . | 18:726$000 | 24:586$000 |
| 1920 . . . . . | 34:350$000 | 41:175$000 |
| 1925 . . . . . | 46:199$000 | 53:739$000 |
| 1926 . . . . . | 45:152$000 | 56:531$000 |
| 1927 . . . . . | 47:460$000 | 68:807$000 |

Registrei separadamente os dados relativos á bitola de $1^m,60$ e os relativos á de $1^m,00$, o que nos permittirá examinar a questão sob um especto mais verdadeiro.

A Central attingiu aos extremos actualmente ligados pela bitola larga nos annos de 1875 e 1895.

Para o desenvolvimento da zona não importa que a ligação fosse inicialmente feita por linha de bitola de $1^m,00$ e portanto o crescimento na kilometragem das linhas de $1^m,60$, de 1900 para cá pouco actuou sobre a expansão natural da zona, pois já éra ella quasi toda trafegada pela estrada de ferro.

Podemos considerar a proporção de crescimento da densidade de transporte na nossa zona. Verificamos que a taxa média annual

| | |
|---|---|
| de 1900 a 1905 foi de . . . . . | 11 % |
| de 1905 a 1910 foi de . . . . . | 3 % |
| de 1910 a 1915 foi de . . . . . | 4 % |
| de 1915 a 1920 foi de . . . . . | 5 % |
| de 1920 a 1927 foi de . . . . . | 5 % |

despresei propositalmente o resultado verificado em 1925, em que o transporte na bitola larga foi excepcionalmente accrescido devido ao engorgitamento do porto de Santos.

Na bitola estreita verifica-se que parte das linhas, justamente na zona mais desenvolvida, foi transformada para bitola larga e que os prolongamentos, fazendo-se em zona toda por desenvolver, a densidade média ficou praticamente estacionaria. E' interessante de observar que de 1910 a 1920 o crescimento médio annual da kilometragem das linhas da bitola de $1^m,00$ foi de 6 °/₀ e de 1920 a 1926 foi de 5 °/₀.

Isto nos permitte suppor que a taxa de crescimento médio da densidade de transporte na zona da bitola de $1^m,00$ não esteja longe dos mesmos 5 °/₀.

Evidencia-se tambem ahi o onus real que é para a Central, em beneficio do desenvolvimento do Paiz, o trafego nas zonas de prolongamento recente que só futuramente será compensador.

Seria de inteira justiça creditar á Central no seu custeio o valor correspondente a este onus ou ao menos não levar á conta de má administração do Estado o *deficit* resultante de um serviço que si fosse effectuado por particular seria forçosamente subvencionado.

Por alto nos é possivel estimar o valor deste onus de 1900 para cá. A densidade média foi como vimos mais ou menos constante e de cerca de 100.000 toneladas-kilometro por kilometro. Adoptando o crescimento

de 25 °/₀ em cada periodo de cinco annos e multiplicando os resultados pela extensão média da linha nestes quinquennios chegámos a estimar em 3.887.250.000 toneladas-kilometros o transporte que seria effectuado.

A receita média por tonelada kilometro de 1900 a 1927 foi de 57 réis.

O transporte supra renderia, pois, em numeros redondos, réis..... 221.600:000$000, determinando, porém, maior despesa nos serviços de trafego e tracção. Como taes despesas representam 59 °/₀ da despesa de custeio da tonelada-kilometro, teriamos que dispender em média neste periodo 40 réis por tonelada-kilometro accrescida ao transporte realmente effectuado e para o transporte total em numeros redondos 155.500:000$000.

A differença de 66.100:000$000, entre a receita e a despesa acima obtida numa ligeira estimativa, dará uma idéia do onus que representou para a Central do Brasil no j periodo de 1900 a 1927 a exploração de linhas de penetração em zonas pouco povoadas e cujo desenvolvimento faz-se pela Estrada.

O lucro indirecto do Paiz é sem duvida grande, o lucro futuro para a Estrada terá de se verificar, mas durante muitos annos encontrar-se-á no trafego das linhas de penetração uma sensivel fonte de *deficits* que quanto a este ponto deveriam ter com mais justiça o caracter de subvenção.

Em 1927 a densidade do transporte, computados separadamente os viajantes-kilometro por kilometro e as toneladas-kilomentro por kilometro, foi de 642.800 viajantes-kilometro por kilometro e 449.800 toneladas-kilometro por kilometro, sendo interessante comparar taes resultados com os representativos da densidade média por kilometro da rêde ferro-viaria em diversos paizes, segundo os dados relativos a 1925 constantes da Internacional Statistical Iear-Book:

| | Viajantes-kilometro por kilometro. | Toneladas-kilometro por kilometro. |
|---|---|---|
| Estados Unidos | 144.200 | 1.393.300 |
| Inglaterra | 987.000 | 853.400 |
| Allemanha | 835.000 | 963.900 |
| França | 517.100 | 635.000 |
| Belgica | 545.000 | 634.000 |
| Japão | 858.200 | 501.600 |
| India Britannica | 533.700 | 530.700 |
| Canadá | 72.600 | 723.200 |
| Russia | 257.700 | 646.900 |

, densidade de
mos atraz, ao

da

etros, resultou
idade de circu-
linha.
ıetragem além
movimento na
e da linha uma

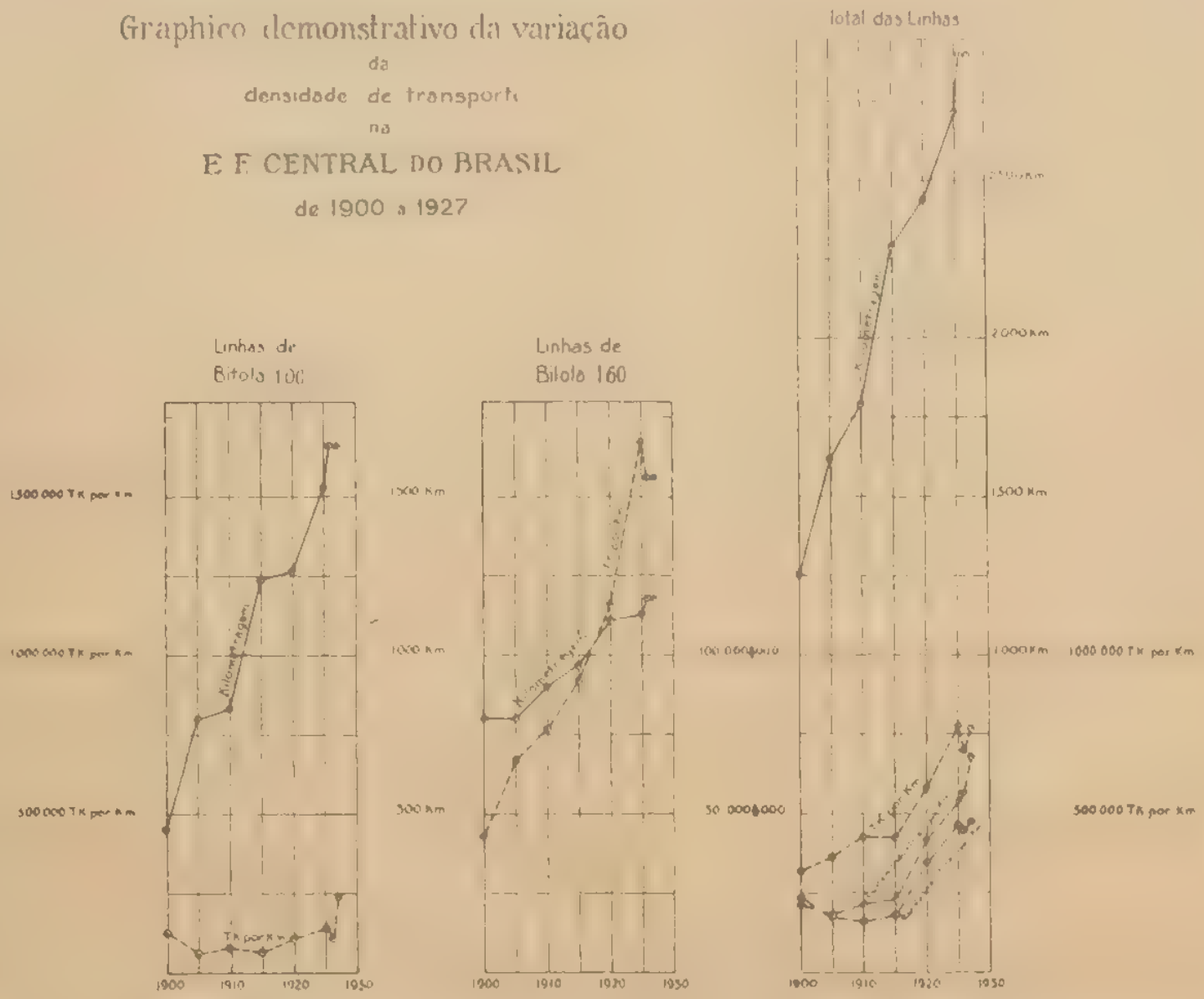
n a de estradas
s igual á nossa,
ission de 1925:

| | |
|---|---|
| o/klm. | 12 |
| . . | 11 |
| . . | 9 |
| . . | 8 |
| . . | 10 |
| . . . | 11 |

circulação é de

ıarmos o quadro
o diaria maxima,
4 a 28 trens, vê-se
e alguns trechos,
allar no ramal de
á por demonstrar.

# Graphico demonstrativo da variação da densidade de transporte na E. F. CENTRAL DO BRASIL de 1900 a 1927




Observação: A conversão de Viajantes-Km em Toneladas-Km foi feita na base de 1VK = ½ TK

Por esta relação verifica-se que é bastante baixa a nossa densidade de cargas e a de passageiros é bastante elevada devido, como vimos atraz, ao serviço suburbano.

## III

### Densidade de circulação — Apparelhamento da estrada

O percurso dos trens, tendo attingido á 18.000.974 kilometros, resultou que, referida á extensão média da linha em trafego, a densidade de circulação attingiu 17 trens-kilometro diarios por kilometro de linha.

Si só considerarmos, porém, o movimento e a kilometragem além Belém e Andrade Araujo, desprezando a intensidade do movimento na proximidade do Rio de Janeiro, acharemos para o restante da linha uma densidade média de circulação de 11,2.

Comparando a nova densidade média de circulação com a de estradas de ferro norte-americanas, que têm extensão mais ou menos igual á nossa, fui encontrar na estatistica da Interstate Commerce Commission de 1925:

| | | |
|---|---|---|
| 1 Central of Georgia Ry Cº. | — Densidade em trens-kilometros p/klm. | 12 |
| 2 Yasoo Mississipi Valley R. R. Cº. | — Idem . . . . . | 11 |
| 3 Missouri Kansas, Texas R. R. Cº. | — Idem . . . . . | 9 |
| 4 Gulf Colorado & Santa Fé Ry Cº. | — Idem . . . . . | 8 |
| 5 Texas Pacific Ry Cº. | — Idem . . . . . | 10 |
| 6 Chicago S. P. M. & Minneapolis R. Cº. . . . . | — Idem . . . . . | 11 |

isto é, em média de dez trens-kilometro por kilometro.

Nas estradas de ferro allemãs, a densidade média da circulação é de 11,3 T — Kilometro por kilometro.

As nossas linhas são bastante trafegadas, e, si examinarmos o quadro seguinte e graphico annexo, sabido, como é, que a circulação diaria maxima, compativel com um bom serviço em linha singela, é de 24 a 28 trens, vê-se bem quanto já se vae tornando necessaria a duplicação de alguns trechos, como por exemplo o de Bangú a Santa Cruz, para não fallar no ramal de São Paulo, cuja premencia da execução do serviço não está por demonstrar.

| PERCURSO | EXTENSÃO EM KLMS | TREM-KILOMETRO P/KLM. |
|---|---|---|
| D. Pedro II a D. Clara (só trens S. U.). | 17 | 160 |
| » » » » Belém (menos S. U,). | 62 | 111 |
| Ramal de Santa Cruz | 34 | 56 |
| » » Mangaratiba. | 48 | 11 |
| » » Paracamby | 8 | 22 |
| Belém a Barra do Pirahy | 46 | 48 |
| Barra do Pirahy a Entre Rios. | 89 | 22 |
| Entre Rios a Mariano Procopio | 80 | 24 |
| Mariano Procopio a Lafayette. | 185 | 23 |
| Lafayette a Sete Lagôas. | 222 | 14 |
| Sete Lagôas a Montes Claros | 432 | 5 |
| Barra do Pirahy a Norte | 390 | 27 |
| Mogy das Cruzes a Norte (suburbios) | 49 | 16 |
| Lorena a Piquete. | 17 | 4 |
| Bemfica a Lima Duarte. | 52 | 2 |
| Palmyra a Mercês | 57 | 2 |
| Ramal de Paraopeba (Bello Horizonte) | 162 | 11 |
| Burnier a Ponte Nova | 145 | 4 |
| Sabará a Santa Barbara. | 76 | 4 |
| General Carneiro a Bello Horizonte. | 14 | 23 |
| Corintho a Diamantina. | 148 | 3 |
| Corintho a Independencia. | 156 | 4 |
| Linha Auxiliar | 176 | 10 |
| » » (suburbios). | 30 | 62 |
| Ramal de Porto Novo.. | 64 | 4 |
| Rêde Fluminense. | 207 | 5 |
| » » (suburbios) | 43 | 4 |

Poder-se-ia, porém, em diversos trechos, e mesmo no ramal de São Paulo, não só diminuir o congestionamento das linhas, como obter uma exploração mais economica pelo augmento da lotação dos trens.

As estradas de ferro americanas, que acima citei, fazem em média, cada uma, um transporte de mercadorias, tres e meia vezes superior ao

da Central, e o numero de toneladas-kilometro por trem-kilometro attinge á 610,0, na Allemanha a 329 emquanto que o nosso foi apenas de 124,7 no anno findo.

Tive occasião de assignalar na resposta á Associação Commercial de São Paulo, baseado na autorizada opinião de Raul Simon a grande importancia do peso médio dos trens, porquanto o numero de empregados é directamente proporcional á mobilização e inversamente proporcional ao peso médio dos trens.

Sem duvida o trafego diario de trens em zonas de muito pequena densidade de transporte não é favoravel ao elevado aproveitamento da lotação; mesmo assim, o inconveniente economico de um trafego de tal natureza póde, em muitos casos, ser grandemente attenuado pela utilização de automotrizes, que procuramos adquirir.

Ha, portanto, que agir principalmente quanto á grande massa de transporte e ahi o problema por depender de apparelhamento dispendioso não póde ser resolvido com a rapidez que seria de desejar. O transporte nos sae caro, porque não temos o apparelhamento para realizal-o economicamente e não temos o apparelhamento porque não dispomos de recursos de certo vulto que seriam de desejar.

O apparelhamento terá que resolver:

*a*) a questão da via permanente;

*b*) a questão de tracção e de material rodante.

* * *

Quanto á via permanente terá que solucionar:

*a*) a questão do augmento da extensão de desvios e

*b*) a questão de reforço da superstructura da linha.

Para o augmento do peso e, portanto, do comprimento dos trens, teriamos que resolver primeiramente o problema do augmento de desvios nas estações, augmento em extensão e em quantidade.

Pelo quadro seguinte vê-se que a extensão média dos desvios por estação não tem crescido na proporção do numero de vehiculos nem do numero de trens.

| ANNOS | EXTENSÃO TOTAL DOS DESVIOS | NUMERO DE ESTAÇÕES | EXTENSÃO MÉDIA DOS DESVIOS POR ESTAÇÃO | NUMERO DE VEHICULOS DE TRACÇÃO E DE TRANSPORTE | NUMERO DE TRENS-KILOMETRO |
|---|---|---|---|---|---|
| 1900. . . . . | 176 kms. | 165 | 1.073 | 3.632 | 6.233.023 |
| 1927. . . . . | 522 kms. | 344 | 1.517 | 8.911 | 18.000.974 |
| INDICES | | | | | |
| 1900. . . . . | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1927. . . . . | 300 | 208 | 141 | 245 | 288 |

Acontece mais que além de poucos desvios não temos, sinão muito excepcionalmente, com comprimento superior a 30 vagões de quatro eixos.

Isto é, mesmo nos trechos de bom perfil, em que a capacidade de tracção de algumas locomotivas permittir-nos-ia a formação de trens pesados, soffremos a limitação devido á insufficiencia e comprimento dos desvios indispensaveis ao cruzamento de trens. Na impossibilidade de apparelhar todas as estações com desvios numerosos, é indispensavel, para execução economica do transporte, prolongar, os actuaes, e estabelecer, em pontos adequados, bons pateos reguladores do movimento, fartamente providos de linhas longas, para onde possam ser encaminhados os trens com a certeza de ahi poder guardal-os.

Vejamos um exemplo: no ramal de S. Paulo, em que o trafego é bastante difficil, emquanto se não faz a duplicação, a situação póde melhorar consideravelmente si tivermos os recursos para construir quatro grandes pateos de linhas nos seguintes pontos: em Barra do Pirahy (com estação de triagem); proximo a Rezende; proximo a Pindamonhangaba e proximo a S. Paulo. Como é sabido, o cruzamento dos trens de viajantes Rio-S. Paulo e S. Paulo-Rio, faz-se no trecho de Rezende a Pindamonhangaba tendo naturalmente preferencia de circulação sobre os trens de carga. Não é raro acontecer verem-se os agentes sériamente embaraçados para desviar um trem um pouco mais longo, quando por qualquer eventualidade no percurso soffre alteração o cruzamento dos trens de passageiros. Elle precisa, digamos, dos desvios principaes ou dos desvios juncto ás plataformas e o trem de cargas não cabe nos desvios secundarios (quando existem), vendo-se obrigado a effectuar manobras por vezes até perigosas. Os pateos regulares, estabelecidos onde o terreno fôr favoravel, permittirão guardar vasios

trens aquem e além da zona critica, durante as horas de circulação dos trens de viajantes nos trechos mais congestionados.

No sentido de melhorar as condições das estações terminaes, no decurso do anno, foi dada execução á parte do projecto da estação Maritima, que interessa mais directamente á carga e descarga de mercadorias de pateo, e, bem assim, proseguiram com a construcção da ponte sobre a bocca do tunnel as obras necessarias para o desvio da rua da Gambôa, que actualmente secciona em duas partes o pateo da estação com grave inconveniente para as manobras.

As obras da Maritima tiveram em 3 de dezembro a honrosa visita de S. Ex. o Sr. Presidente da Republica, de V. Ex. Sr. Ministro e de S. Ex. o Sr. Prefeito do Districto Federal, que as examinaram em detalhe, bem como os projectos. Ao esclarecido espirito de notavel administrador que é o chefe do Estado, não escapára a importancia da estação inicial de cargas ora em transformação na Capital e principal porto da Republica e a isto deve a Central uma visita que constituiu grande estimulo e ensinamento aos que trabalham nesta casa.

Tendo S. Ex. aconselhado que fosse observada com muita attenção, folgada margem ao desenvolvimento futuro, fiz revêr o projecto existente, n'elle incluindo adequadas ampliações que serão submettidas á approvação de V. Excellencia.

Quanto á questão do reforço da superstructura da linha, temos a considerar o seguinte: As nossas linhas da bitola de $1^m,60$ supportam de um modo geral as locomotivas de 18 toneladas por eixo e graças á remoção de alguns obstaculos, já na linha Rio-S. Paulo e Barra a Entre Rios, podem circular locomotivas de 20 toneladas por eixo. Proseguimos no melhoramento das condições de algumas obras d'arte de fórma a permittir a circulação de taes machinas até Bello Horizonte, porquanto é importante para nós o melhorarmos a tracção na serra da Mantiqueira. Para isto, no corrente anno, fez-se a acquisição de um novo viaducto metallico para substituir o do «Retiro», que actualmente constitue um dos principaes embaraços á circulação das locomotivas de 20 toneladas por eixo na Mantiqueira.

Mandei estudar tambem para as linhas de $1^m,60$ a questão do reforço da superstructura no que diz respeito a trilhos, dormentes e lastro, e, em annexo, juncto o trabalho do engenheiro Costa Pinto que conclue pela desnecessidade do augmento do peso dos nossos trilhos, aconselhando ser feito o melhoramento do lastro e a reducção do espaçamento dos dormentes.

Para o melhoramento do lastro mandei reinstallar os serviços da grande pedreira de Queluz ha muito tempo abandonada, sendo necessaria a compra de novos machinismos que está feita parcialmente com os recursos ordinarios.

O grande *deficit* accumulado de muitos annos na substituição dos dormentes de que cogitou o relatorio de 1925 ainda não tendo sido eliminado, não me pareceu rasoavel determinar por emquanto o augmento do numero de dormentes por kilometro.

Pela exposição acima vê-se que si as nossas condições de resistencia da linha de 1$^{m}$,60 não são muito lisongeiras, estão sendo melhoradas e em todo o caso permittem sem perigo o trafego de locomotivas dos pesos de 18 a 20 toneladas por eixo, que são os limites de peso admittidos na quasi totalidade das linhas européas, embora bem inferiores ás 30 toneladas por eixo e mais, admittidas em grande parte das linhas norte-americanas.

Não será facil, sem grande despesa, ultrapassar de muito as 20 toneladas por eixo e penso mesmo que a adopção das obras necessarias para tal fim comporta um exame muito apurado.

Dos tres grandes accidentes topographicos que difficultam a tracção na bitola larga o da serra do mar, de Belém a Barra do Pirahy é o mais importante por estar no tronco principal, mas, racionalmente, deve ser resolvido pela electrificação e numa linha electrificada, pela facilidade da multiplicação dos eixos e das locomotivas, o peso por eixo perde muito da sua importancia; o da serra de Guararema no ramal de S. Paulo, deverá ser contornado brilhantemente pela variante do Paratehy, a que adiante nos referimos, restando, pois, sujeito a estudo, o da serra da Mantiqueira.

Olhemos porém, para as condições muito inferiores das nossas linhas de bitola de 1$^{m}$,00. Ahi podemos dizer que a maior parte supporta apenas locomotivas de 9 a 10 toneladas por eixo, e sómente alguns trechos locomotivas de 12 toneladas por eixo.

A finalidade da construcção das linhas da bitola de 1$^{m}$,00, durante muito tempo pareceu dever ficar adstricto a objectivos immediatos, com desprezo ás bôas condições technicas de que poucas construcções se preoccuparam de alguns annos para cá.

A linha da bitola de 1$^{m}$,00 não constituindo mais simples linha provisoria para desenvolvimento da zona, precisa ser melhorada desde já, de fórma a permittir de futuro com tal bitola trafego intenso, pesado e economico. Não havendo recursos para cogitar de revisão dos seus traçados,

estamos procurando na substituição das pontes de madeira além de Bello Horizonte observar maior margem de previsão e, nestas condições, o grande viaducto de cimento armado a ser construido sobre o Quininha já o será para o trem typo de bitola larga.

* * *

Quanto á questão do apparelhamento de tracção e material rodante para a realização economica de transporte, tem se feito alguma cousa dentro das limitações determinadas pelas condições technicas das nossas linhas, e, como já tive occasião de dizer, a falta de apparelhamento da linha em varios trechos de bom perfil não nos permitte aproveitar o apparelhamento de tracção de que dispomos.

Para certa natureza de serviço o desapparelhamento de tracção adequado é, porém, evidente. A falta mais conhecida, por ser a mais accessivel ao grande publico, é a da tracção electrica no serviço suburbano e de pequeno percurso, onde fazemos tres quartas partes do nosso numero total de viajantes-kilometro. Ahi a falta não é só da tracção conveniente como tambem a do material de transporte adequado, visto como o que está em uso offerece lotação proporcionalmente pequena em relação ao peso morto,

Dada a facilidade com que a tracção electrica resolve o problema de tracção multipla tão defeituosamente resolvido com a tracção a vapor, evidenciam-se os resultados que terão a sua applicação na serra do Mar, de Belém a Humberto Antunes, desde que se considere que ahi, em 25 kilometros, a capacidade de tracção das locomotivas é apenas de cerca de 60 °/₀ do que no trecho da baixada e do ramal S. Paulo até Jacarehy. A lotação dos trens de passageiros, cujas composições sem incommodo e retardamento não podem estar sujeitas ás manobras de composição e decomposição, é naturalmente limitada a capacidade de tracção das locomotivas, no perfil do trecho critico e d'ahi a multiplicação de trens para attender a affluencia dos passageiros, encarecendo o transporte e aggravando o congestionamento da linha singela. Os trens de mercadorias ficam tambem sujeitos a decomposições e recomposições para vencer pequenas distancias com retardamento e encarecimento do transporte.

Apezar da difficuldade oriunda da grande variedade do perfil, localização do pessoal, praxes inveteradas, deficiencia de apparelhamento moderno para abastecimento de machinas (para o qual encommendamos dois apparelhos "Simplex"), etc., estamos procurando alongar as etapas de tracção ven-

cidas por uma mesma locomotiva. O interesse economico deste methodo de trabalho para o qual tanto se esforçam estradas americanas, evidencia-se da discussão havida na reunião da American Railway Association em junho de 1926, de que peço permissão para reproduzir aqui os seguintes trechos:

« The extending of locomotive runs has the effect of reducing the number of locomotives required to handle a given business and, therefore, increases the capacity of the road to handle a greater volume of business with the same number of power inits. Locomotives on extended runs are kept in active service a greater number of hours per day without a corresponding increase in the number of hours out of service for maintenance. Through extending the runs, the assigned mileage between class repairs wihl be obtained in a much shorter period, wh ch results in a grater proportion ot the maintenance cost being thrown into general or class repairs, eliminating to a large degree minor running maintenance costs, which do little to maintain condition of the power».

.....

« The advantages to be obtained from extended locomotive runs are beyond any question, sufficient to justify careful study of roadway facilities and to change location of water and coaling facilities, ash pits, etc., or to install new facilities to permit engines running through. We have definite data covering extended locomotive runs that have been put into effect showing as much as 100 per cent increase in the number of miles per locomotive per month on a specific group of runs and instances of where from 9,000 to 12,000 miles per month per active locomotive are being made in passenger service and from 5,000 to 6,000 miles per month per active locomotive in freight service. These figures apply to heavy grade territories, bad water and low grade fuel districts even to a greater extent than to territories with better fuel and water conditions, and were obtained with heavy, modern types of power ».

.....

« A low mileage figure per active locomotive reflects a corresponding increase in unproductive time at terminals, and since locomotives represent such a larte capital expenditure it naturally follows that an intensive utilization of same highly desirable and advantageous».

.....

«The Santa Fé System has followed a policy of extending locomotive runs where analyses show economies may be effected. As a result of this study, there is being operated at the present time 17 groups of extended locomotive runs in passenger service and 14 groups in freight service. The passenger extended locomotive runs average 470 miles per run and extend over from two to five engine crew district, involving 80 locomotive dispatchments per day. There are also three groups of single crew passenger runs over two freight engine crew districts averaging 214 miles each. Locomotives in this service are maintained at one terminal and given only turn-around attention at the other end of the road. This operation involves 46 passenger locomotives dispatched daily. There is but one main line district on the system where passenger locomotives are operating over the same length of run freight locomotives are operated.

There are 17 main line freght districts between Chicago and Barstow, California, of which all but three districts operate extended locomotive runs in through freight service. These runs are operated over from two to three engine crew districts and a total of 14 extended locomotive runs in freight service are being operated on the system, the average length of which is 244 miles».

.....

« The longest run we have is 776 miles. That is in oil burning service. The largest coal run is 636, in freight service, in oil, we have 317 miles and in coal 240 miles».

Quanto ao material de transporte, cuja situação é relativamente satisfactoria graças ás acquisições feitas para amortisação em frétes, já me referi ao

de viajantes de suburbios e si não receiasse alongar-me exageradamente, examinaria aqui os typos defeituosos existentes, que determinam máo aproveitamento, que procuramos corrigir em novas acquisições.

Desejo, porém, expôr ligeiramente a V. Ex. a nossa situação quanto a alguns transportes interessantes, que exigem material apropriado: Para o transporte de inflammaveis em vagões tanques nada possue a Central; mas como tal transporte interessa companhias que dispõem de grandes capitaes, tem ellas mesmo supprido a falta, fazendo circular mediante ajustes os seus vagões em nossas linhas.

Para o transporte de minerio e carvão adquiriu a Central, ha dois annos, typos aperfeiçoados de *hopper-car*, cujo resultado economico na pratica ainda não tem sido conseguido pela falta das installações fixas de descarga e baldeação, que precisamos estabelecer.

Com o fim de assegurar melhor utilização no retorno destes vagões no transporte do carvão destinado a depositos da região não mineira, estudou-se a abertura de portas lateraes que permittirão utilizal-os não só com a descarga pelo fundo, como com a carga e descarga lateraes, mais apropriadas a outras mercadorias.

Para o transporte de automoveis, feito até hoje de modo precario em vagões abertos, estão encommendados 150 vagões fechados de modelo adequado.

Para o transporte de peças de grande peso e gabarito (machinismos, etc.), encommendámos dois carros Well para bitola larga e um para bitola estreita.

Finalmente, vejamos um dos transportes que fatalmente terá de ser dos de maior importancia na Central; o transporte frigorifico. O que existe é, por emquanto, muito pouco e precario. Dispomos de vagões isolados com compartimento para gelo, vagões que utilizamos principalmente no transporte de leite, peixe e carne frigorificada, sendo que este ultimo genero na maior parte das vezes é transportado em vagões pertencentes ás emprezas dos frigorificos.

O transporte frigorifico existente será, porém, de pequena importancia emquanto não estivermos apparelhados com um systema de grandes e pequenos entrepostos em todos os pontos necessarios para o armazenamento das mercadorias que aguardam transporte ou chegadas a destino. Tal serviço de grande importancia e interesse para a Estrada exige, porém, capitaes de certo vulto e pela sua natureza e complexidade deverá, a meu

vêr, tanto quanto possivel constituir um serviço contractado e não administrado directamente pela Estrada, cuja funcção ferro-viaria especifica já é de si bastante complexa.

* * *

Assignalei a V. Ex. alguns dos pontos interessantes da nossa falta de apparelhamento de via permanente e de material rodante, que são obstaculos á exploração economica da Estrada. Taes faltas influem poderosamente para o máo aproveitamento dos trens.

Antes de encerrar o presente capitulo quero, porém, referir-me ao apparelhamento para a direcção e controle da circulação, que funcciona ha apenas dois annos: o telephone selectivo.

A sua influencia já se fez sentir pela sensivel melhoria da velocidade commercial da circulação dos trens de mercadorias, principalmente no ramal de São Paulo.

Ha, porém, necessidade de ampliar as installações existentes, que estão bastante sobrecarregadas, para então attribuir ao selectivo o serviço de controle do aproveitamento da lotação dos trens e melhor distribuição do material rodante.

# IV

## Resumo de providencias administrativas

### Acquisição de combustivel

Sendo a Central do Brasil a maior compradora de combustivel, podendo por isto obter preços muito mais vantajosos, foi por V. Ex. determinado que por seu intermedio fosse effectuada a compra deste material para as Estradas de Ferro Oéste de Minas, Therezopolis e Rio d'Ouro.

A grande gréve havida na Inglaterra, de maio a novembro de 1926 determinou formidavel elevação no preço do combustivel, tendo a situação do mercado se restabelecido lentamente como se póde verificar do quadro abaixo:

**1926**

| | |
|---|---|
| Preço médio do carvão estrangeiro adquirido durante a crise carvoeira foi por tonelada | 159$250 |

**1927**

| | |
|---|---|
| Janeiro por tonelada sem direitos aduaneiros | 108$698 |
| Fevereiro » » » » » | 79$746 |
| Março » » » » » | 72$465 |
| Abril » » com » » pagos | 91$000 |

| | |
|---|---|
| Junho por tonelada com direitos aduaneiros pago . . . . . | 85$400 |
| Agosto » » » » » » . . . . . | 81$500 |
| Outubro » » » » » » . . . . . | 80$500 |

A importancia dos direitos aduaneiros em média orçou em 15$160 por tonelada.

### Instrucções para o serviço de transporte

Para maior facilidade na divulgação, mandei proceder á codificação das ordens de serviço e regulamentos de trafego, organizando-se as "Instrucções para o serviço de transporte", cuja applicação foi por V. Ex. mandada tornar extensiva ás demais estradas de ferro administradas pela União, visando assim maior uniformidade na execução dos serviços ferroviarios de transperte.

### Caderno de Encargos para o recebimento dos materiaes

Foi revisto e consideravelmente ampliado o caderno de encargos technico adoptado pela Central do Brasil para o recebimento dos materiaes.

### Commissão revisora das contas de antigos devedores

Elevando-se a 9.593:531$559 a conta antiga dos devedores da União por debitos anteriores a 1919, constante de uma extensa relação cuja exactidão não é precisa por saber-se que alguns ahi estão indevidamente arrolados pela falta de baixa nos debitos ordenada em processos que não foram em tempo devidamente registrados, resolveu V. Ex. approvar a proposta desta Directoria no sentido de ser designada uma commissão especial para examinar minuciosamente cada um dos debitos, providenciando no sentido da sua liquidação pela fórma que fôr de direito.

### Commissão de reclamações

Tem produzido excellente resultado a actuação desta commissão especial incumbida não sómente de attender ás reclamações dos clientes da Estrada como de prever á repressão de furtos e avarias nos transportes. O crescente dos furtos que se verificava, a violação dos vehiculos e volumes demonstravam a existencia de verdadeiras quadrilhas especializadas neste genero de roubo, com grande descredito e prejuizo para a nossa empreza de transportes.

A commissão organizou-se dispondo de um serviço policial que permittiu a acção prompta e conjuncta das policias do Districto Federal e dos Estados, com serviço de investigação, etc.

O resultado da sua acção, reconhecido pelas Associações Commerciaes, que sobre ella se têm manifestado de fórma lisonjeira, como se póde vêr do officio abaixo transcripto, evidencia-se do seguinte quadro:

Reclamações por furtos e avarias apresentadas em :

| | |
|---|---|
| 1921 | 754 |
| 1922 | 615 |
| 1923 | 753 |
| 1924 | 1 864 |
| 1925 | 3.225 |
| 1926 | 1.940 |
| 1927 | 404 |

O movimento da secção em 1927 foi o seguinte :

Reclamações liquidadas :

| | | | |
|---|---|---|---|
| anteriores a 1927 | 2.165 | no valor de | 1.693:440$158 |
| relativas a 1927 | 106 | » » » | 40:676$702 |

Passaram para 1928 :

| | | | |
|---|---|---|---|
| reclamações anteriores a 1927 | 1.502 | no valor de | 960:916$827 |
| » relativas a 1927 | 298 | » » » | 230:297$387 |

Copia do officio n. 11.913, de 5 de setembro de 1927, da Associação Commercial do Rio de Janeiro :

«Exmo. Sr. Dr. Roméro Fernando Zander, Director da Estrada de Ferro Central do Brasil. — A directoria da Associação Commercial do Rio de Janeiro tem o prazer de vir trazer a V. Ex. a expressão do reconhecimento e do applauso das classes que representa á efficiente acção desenvolvida por V. Ex. e demais membros da respectiva commissão, na repressão dos extravios de mercadorias nessa importante via-ferrea. — Tão importante serviço, prestado ás classes productoras, bem merece ter ficado, como de facto ficou, registrado nos Annaes desta Associação, legitima representante daquellas classes. Sirvo-me do ensejo para reiteirar a V. Ex. a segurança de minha mais alta estima e apreço. — *Julio E. da Silva Araujo*, director, 1º secretario».

**Regularização e segurança da circulação dos trens**

Como se evidencia do graphico annexo, muito se tem conseguido com as medidas administrativas postas em pratica para regularizar o serviço da circulação dos trens.

Para tal fim, como já disse ha pouco, muito tem contribuido a utilização do telephone selectivo, apparelho cujo emprego procura-se generalizar.

Uma das grandes difficuldades com que se lucta para a perfeita regularidade da circulação é o congestionamento de alguns trechos da linha singela, principalmente o ramal de S. Paulo, cuja duplicação continúa a constituir objecto de estudos conforme adiante veremos.

Para a segurança da circulação encontrei feitas algumas compras de materiaes e iniciadas montagens no trecho duplicado da secção de suburbios da Linha Auxiliar e no ramal de S. Paulo.

Sendo de facto estes os trechos que de inicio convem atacar, mandei proceder ao estudo de um programma de execução e balanço do material adquirido, á vista do que sou de parecer que, quanto ao bloqueio do ramal

IMP. NACIONAL

— O. RIBEIRO

de S. Paulo, devemos montar provisoriamente o *staff* electrico e, á medida que a linha fôr sendo duplicada, montar o semi-automatico *lock and block* e, talvez, mais tarde, o automatico de corrente alternativa.

O *staff* estende-se actualmente de Norte a Caçapava, com uma interrupção no trecho duplicado de Mogy a Calmon Vianna.

Está adquirido o material *staff* para proseguir na montagem até Barra do Pirahy.

Para o *interlocking* (apparelhos de manobra coordenada de chaves e signaes nas estações) podemos grupar as estações do ramal de S. Paulo em tres grupos, attenta a importancia do serviço geral do movimento e do serviço de linhas e assim teremos :

*1º grupo* — Grandes estações reguladoras de movimento;

*2º grupo* — Estações médias (pontos de entroncamento, estações de cidades já mais desenvolvidas, etc.);

*3º grupo* — Pequenas estações.

*1º grupo* — O 1º grupo comprehenderá naturalmente as duas estações de extremo: Norte e dependencias até a 5ª parada, Barra do Pirahy e mais duas estações a crear em logares pouco habitados, onde se possa obter por preços razoaveis vasta extensão de terrenos apropriados. Sou contrario a grandes ampliações dos pateos de Cruzeiro, Jacarehy, que, uma vez creadas as novas estações a que me refiro, ficarão com importancia muito menor do que a actual no serviço do movimento.

O estudo dos *interlockings* para este primeiro grupo dependerá de um estudo prévio do estabelecimento de linhas. E' preciso estudar:

*a)* um pateo para Norte com bôas communicações com Engenheiro S. Paulo e o melhor approveitamento possivel da faixa até a 5ª parada, para o estabelecimento de desvios, estudando-se em seguida cabines para a operação e commando deste conjuncto.

*b)* a estação de triagem proxima da Barra do Pirahy, problema este já bastante discutido.

*c)* escolha dos locaes, compra dos terrenos e projecto das duas estações reguladoras de movimento, que, uma vez construidas independentemente da duplicação, prestarão grande serviço á movimentação dos trens de carga no ramal.

*2º grupo* — O segundo grupo deverá comprehender as seguintes estações : Barra Mansa, Rezende, Cruzeiro, Cachoeira, Jacarehy e Mogy. Segundo a opinião dos technicos, para Barra Mansa, Cruzeiro, Cachoeira e

Jacarehy, deverão ser compradas cabines do typo *all electric*; para Rezende possivelmente do typo *electro mecanico*; em Mogy está iniciada a montagem da cabine mecanica.

*3º grupo* — O terceiro grupo, que comprehende as restantes estações, póde na sua totalidade ser manobrado por apparelhos do typo *hand generator*, cuja applicação se vem desenvolvendo accentuadamente nos ultimos tempos.

Na secção Mogy-Norte existem dezenove pequenas estações, das quaes tres (Calmon Vianna, Suzano e Santo Angelo), em que a montagem do *interlocking* mecanico ficou concluida;

Quatro estações (Ferraz de Vasconcellos, Carvalho Araujo, 15 de Novembro e Poá) em que ha travações externas, sendo os signaes e chaves manobradas pelos guarda-chaves;

Quatro estações (Itaquera, Arthur Alvim, Villa Mathilde e Carlos de Campos) em que ha travações externas, sendo as chaves manobradas pelos guarda-chaves e os signaes pelos agentes.

As tres primeiras estações que receberam o *interlocking* mecanico (Calmon Vianna, Suzano e Santo Angelo) pódem ficar como estão, não sendo economico cogitar de modificar as installações feitas.

As outras estações que receberam as travações exterioros estão apparelhadas com uma segurança relativa e só deverão ser melhoradas com a montagem dos *hand generator*, depois de attendidas as estações que não possuem ainda apparelhagem alguma de segurança.

Temos, contando pela variante, mais oito estações no trecho Mogy-Norte, a saber: Itaquaquecetuba, Engenheiro Manoel Feio, Itahym, São Miguel, Commendador Ermelino, Engenheiro Goulart, Engenheiro Trindade e 5ª parada.

São todas estações que, attendendo ás condições de rapido desenvolvimento, pela situação suburbana, deverão ser apparelhadas com *hand generator* de quinze alavancas, mas em que não ha urgencia de se effectuar a montagem, visto não estar concluida a ligação da linha com a 5ª parada.

Ao todo, a secção Mogy-Norte exigirá 16 apparelhos *hand generator* de 15 alavancas, todos por adquirir.

Na secção de Mogy-Barra do Pirahy temos quarenta e quatro estações que poderão ser apparelhadas com *hand generator*. Feita a duplicação convirá generalizar o emprego de apparelhos de 15 alavancas. Como, porém, é facil a ampliação das installações de sete para quinze alavancas e tendo em

vista a insufficiencia dos recursos, collocaremos apparelhos de sete alavancas nas estações em que o serviço puder ser feito com este numero e de quinze onde fôr indispensavel.

Assim teremos com sete alavancas: Pulverização, União, Rademacker, Pombal, Bulhões, Oliveira Botelho, Marechal Jardim, Barão Homem de Mello, Itatiaya, Engenheiro Bianor, Inspector Octalicio, Villa Queimada, Cannas, Engenheiro Neiva, Apparecida, Roseira, Moreira Cesar, Quiririm, Engenheiro Sá e Silva, Limoeiro, Guararema, Luiz Carlos e Cesar de Souza.

E com quinze alavancas: Vargem Alegre, Pinheiro, Volta Redonda, Saudade, Floriano, Engenheiro Passos, Queluz, Lavrinhas, Embahú, Lorena, Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Tremembé, Taubaté, Caçapava, Eugenio de Mello, Martins Guimarães, São José dos Campos, São Sylvestre e Sabaúna.

Para este trecho foi feita pela administração passada a compra de trinta apparelhos *hand generator* de sete alavancas cada um, verificando-se, porém, que os accessorios: mastros, apparelhos de signaes, chaves e discos estão longe de corresponder a trinta installações, por pequenas que sejam.

Em vista disto, providenciei para que o material adquirido seja aproveitado para formar cabines de sete e quinze alavancas no trecho de Rezende a Pindamonhangaba, que é sem duvida o trecho mais perigoso do ramal por effectuar-se ahi o cruzamento dos rapidos, nocturnos e expressos do Rio com os de S. Paulo.

Para isto temos que apparelhar onze cabines de sete alavancas e sete cabines de quinze alavancas, adquirindo o material de accessorios necessario para completar estas dezoito installações.

**Fechamento das estações**

Conhecido como é o intensissimo trafego suburbano da Central do Brasil, em que os trens trafegam com super lotação durante certas horas do dia, a fiscalização da cobrança das passagens nos mesmo é forçosamente precaria pela grande difficuldade na circulação dos empregados no interior dos carros.

Impõe-se, pois, a necessidade do fechamento das estações, á semelhança do que é praticado em todas as linhas metropolitanas. Sendo este um serviço dispendioso quando executado de modo definitivo, estou precurando effectuar de prompto o fechamento *provisorio*, desprezando condições estheticas e de maior conforto, acautelando, porém, desde já a receita da Estrada. Tal serviço está sendo executado com actividade, no momento, nas estações da

Linha Auxiliar e nas do Centro até Deodoro, visando-se estender esta medida no anno proximo ás estações do suburbios do ramal de S. Paulo e ás do ramal de Santa Cruz e Linha do Centro de Deodoro a Belém.

### Remodelação das estações

Terminou a da estação de *Jacarehy*, que foi sensivelmente ampliada na suas installações.

Substituiu-se o edificio da estação de *Nilopolis*, que era de madeira e achava-se em mau estado, por um edificio de alvenaria apparelhado com as dependencias necessarias.

Em vista das modificações das condições technicas da linha no ramal de S. Paulo, entre Eugenio de Mello e São José dos Campos, houve necessidade de substituir a estação provisoria de *Martins Guimarães* por uma definitiva.

Proseguiu a construcção do novo edificio e remodelação do pateo da estação de Barbacena, serviço que offerece algumas difficuldades devido á natureza do terreno e circumstancias do local.

Para a estação inicial de cargas da cidade do Rio de Janeiro, qual a Maritima, havia um projecto approvado, que está em curso de execução, iniciado pela modificação das linhas e calçamento dos pateos.

Após a visita de S. Ex. o Sr. Presidente da Republica, de V. Ex. e do Prefeito do Districto Federal, ficaram resolvidas algumas ampliações, que constam do projecto annexo, já approvado.

### Installações radio-telegraphicas

O descongestionamento do serviço telegraphico da Estrada, melhoramento que ha muito era reclamado e adiado em vista da vultosa despesa a ser feita com a extenção de novas linhas, foi resolvido muito economicamente com a montagem de quatro centros radio-telegraphicos de onda curta, situados, respectivamente, em D. Pedro II, Norte, Bello Horizonte e Corintho.

O custo total das installações, executadas com a cooperação e orientação technica do serviço radio-telegraphico do Exercito, importou em 56:422$000.

Além das installações fixas, ha mais tres installações moveis applicadas em carros da Administração.

Christo
Av

E F C. B.
Projecto
da
Estação Maritima
ESC. 1:2.000
APROVO
DIRECTOR
VISTO
Sub. Director
ENG.º RESIDENTE
AVENIDA
RODRIGUES
ALVES
RUA DOS
Gambôa

Obedecem ellas aos seguintes caracteristicos:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nome da estação. . . . . | D. Pedro II. | Norte | Bello Horizonte | Corintho | Carro 9 A bitola larga | Carro 18 A bitola estreita | Carro 20 A bitola estreita |
| Classe . . . . . | 1ª | 1ª | 1ª | 1ª | 2ª | 2ª | 2ª |
| Prefixo de chamada. . . . . | POAA | POAB | POAC | POAD | POAE | POAF | POAG |
| Alcance em kilometros. . . . | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | 700 | 700 | 700 |
| Typo do circuito de transmissões | Placa e grade syntonizada. | Hartley | Placa e grade syntonizada | Placa e grade syntonizada | Hartley | Hartley | Hartley |
| Comprimento da onda em metros | 40/42 | 40/42 | 40/42 | 40/42 | 40/42 | 40/42 | 40/42 |
| Força e typo da valvula . . . | W. Radiot. 50 UV 203-A | W. Radiot. 50 UV 203-A | W. Radiot. 50 UV 203-A | W. Radiot. 50 UV 203-A | 7.5 UX 210-A | 7.5 UX 103-A | 7.5 UX 210-A |
| Qualidade da corrente . . . . | A | A | A | C | C | C | C |
| Quantidade em voltas e intensidade. . . . . | 5/120 | 5/120 | 5/120 | 15/32 | 2.5/12 | 2.5/12 | 2.5/12 |
| Alternador —numero de cycles e voltagem de alta tensão. . . | 1000/50 | 1000/60 | 1000/60 | 1000/40 | 600/40 | 600/40 | 600/40 |

**Material de tracção e transporte**

O material de tracção e transporte foi sensivelmente accrescido, como se póde verificar do quadro seguinte:

| | ANNOS | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1926 | | 1927 | |
| | Bitola — 1m,60 | Bitola — 1m,00 | Bitola — 1,m60 | Bitola — 1,m00 |
| Locomotivas. . . . . | 405 | 207 | 430 | 221 |
| Carros de viajantes, bagagem e correio . . . . . | 661 | 263 | 714 | 275 |
| Vagões de mercadorias. . . . . | 4.486 | 1.736 | 4.653 | 1.897 |
| » » animaes. . . . . | 585 | 150 | 569 | 151 |

Das 612 locomotivas de 1926, acima indicadas, 211 eram machinas com mais de trinta annos de serviço e 187 com mais de quinze, havendo, portanto, grande numero de machinas já obsoletas, de pressão reduzida e fraca capacidade de tracção.

A entrada em trafego do grande numero de vagons adquiridos por fréte, pouco adiantaria si persistisse a crise de tracção. O additamento de 3 de setembro de 1926 ao contracto de 30 de janeiro do mesmo anno resolveu esta

situação pelo accrescimo da compra de locomotivas que foram recebidas este anno. As locomotivas vieram dos Estados Unidos da America do Norte, inteiramente montadas.

Para a bitola de 1,$^{m}$60 para o serviço da Serra foram pela primeira vez adquiridas locomotivas de tres cylindros, que apresentam sensiveis vantagens á tracção e cujos caracteristicos constam do relatorio.

**Duplicação do ramal de S. Paulo. Variante do Paratahy**

O ramal de S. Paulo, da Estrada de Ferro Central do Brasil, quanto ás condições technicas, divide-se em dois trechos:

O primeiro, de Barra a Cachoeira, foi construido com a bitola 1,$^{m}$60, pelo Governo, entre 1870 e 1875, e o segundo, de Norte a Cachoeira, pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, entre 1874 e 1877, com bitola de 1,$^{m}$00. Desta circumstancia resultaram grandes differenças nas condições technicas desses dois trechos:

Um, em que taes condições eram as empregadas na linha do centro, de Barra a Entre Rios, e o outro, em que ellas correspondiam ás que, naquella época, eram geralmente adoptadas nas linhas de bitola estreita construidas por companhias particulares. Quando, em 1890, o Governo Federal encampou a Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, cuidou de lhe alargar a bitola de 1,$^{m}$00 para 1,$^{m}$60, o que foi primeiramente feito no trecho de Cachoeira a Apparecida; depois, desta ultima estação para a de Taubaté.

Por ultimo foi feito o alargamento em mais tres etapas: de Taubaté a Eugenio de Mello, de Eugenio de Mello a Jacarehy, e, finalmente, em 1907, de Jacarehy a Norte. A linha alargada não se afastou da antiga bitola estreita e houve simplesmente pequenos melhoramentos no perfil, sendo a rampa maxima de 25 m/m reduzida para 20 m/m por metro. Como, porém, entre Barra e Cachoeira a rampa maxima é de 10 m/m (entre Campo Bello e Itatiaya), segue-se que a lotação das machinas soffre uma grande reducção entre Cachoeira e Norte, em virtude das fortes rampas existentes na sahida de S. José dos Campos, na serra de Guararema (comprehendida entre Jacarehy e Mogy das Cruzes) e no trecho de Lageado e Itaquera.

Quando em 1919 se iniciaram as providencias para a duplicação do trecho que vae de Mogy das Cruzes a S. Paulo, surgiram na imprensa desta Capital algumas opiniões autorizadas, entre as quaes salientarei a do preclaro engenheiro João Teixeira Soares, aconselhando o governo a que, antes da duplicação, seria mais conveniente emprehender o aperfei-

çoamento das condições technicas do ramal, "*embora se tornasse indispensavel a construcção de muitos trechos inteiramente novos*". Como já naquella occasião fazia parte do programma organizado pela administração da Central o questionado aperfeiçoamento das condições technicas, por isso que havia bem comprehendido que, si a duplicação do ramal resolvia a questão propriamente da capacidade do trafego, não permittia a circulação de trens rapidos de passageiros, como se faz necessario a uma linha que liga dois grandes centros da importancia do Rio de Janeiro e S. Paulo.

Taes foram as razões que levaram á construcção das linhas conhecidas por variantes de Poá e S. José, cujas condições technicas adoptadas foram de rampas maximas de 7,5 m/m por metro e curvas minimas de $312^{m},57$. Deste modo o segundo trecho do ramal de S. Paulo-Cachoeira-Norte—ficou em excellentes condições technicas, excepto unicamente a serra de Guararema, entre Jacarehy e Mogy, em que os estudos feitos demonstraram não ser possivel a reducção das rampas a menos de 18 m/m por metro e nas curvas o emprego de raios superiores a $229^{ms},00$.

As despesas com esses melhoramentos da linha da serra de Guararema tiveram tal orçamento que não se as poude emprehender.

A Central do Brasil, dentre os innumeros problemas que tem de resolver com urgencia, julga como de maior premencia o da duplicação da linha de S. Paulo.

A intensidade de trafego nessa linha augmentou de tal modo que, apesar da distancia entre suas estações já estar reduzida a oito kilometros, a sua capacidade está prestes a exgotar-se, impondo-se de uma maneira imperiosa a construcção da segunda linha.

Depois dos melhoramentos projectados e em vias de conclusão, a secção critica da linha ficou sendo o trecho Jacarehy-Mogy (Serra de Guararema). O Governo mandou novamente estudar a possibilidade de serem melhoradas as condições technicas do referido trecho, tendo sempre em vista o conselho do inolvidavel João Teixeira Soares, de que, "*antes da duplicação, é mais conveniente emprehender o aperfeiçoamento das condições technicas, embora se torne indispensavel a construcção de trechos inteiramente novos*".

Com approvação de V. Ex., foram os serviços desta importantissima variante confiados a um grande profissional, cuja competencia technica é consagrada por todos nós engenheiros de estradas de ferro, cadeira de que

é professor cathedratico na Escola Polytechnica, quero referir-me ao Dr. José Mattoso de Sampaio Corrêa. A simples menção deste nome dispensa qualquer elogio ao valôr do trabalho realizado.

Os estudos preliminares mostraram a possibilidade de uma nova linha, que, partindo de Itaquaquecetuba, atravessa o rio Tietê e ganhando as aguas do rio Paratahy, margea sempre esse rio, só o abandonando para atravessar o rio Parahyba, afim de entroncar-se na linha actual, na estação de S. José dos Campos.

Os estudos definitivos dessa linha, conhecida por variante do Paratahy, vieram mostrar que a sua construcção é o ponto inicial dos melhoramentos do ramal de S. Paulo, taes as vantagens que ella trará.

Os seus caracteristicos technicos principaes são os seguintes:

| | |
|---|---|
| Extensão total . . . . . | 72 kilometros. |
| Rampa maxima . . . . . | 7,5 m/m por metro. |
| Curva minima . . . . . | 312,57. |

Ella traz sobre o traçado actual um encurtamento real de 11 kilometros e virtual de 120 kilometros.

O seu custo provavel, para linha dupla, com entrevia de $2^m,50$, o que corresponde á plataforma de $10^m,00$, está orçado em 42 mil contos.

**Prolongamentos e ramaes**

A situação financeira tendo aconselhado uma reducção temporaria na actividade das construcções em curso de execução, houve que ser determinada a paralysação da construcção de algumas linhas.

A Central do Brasil tem cogitado dos seguintes prolongamentos principaes:

*a*) De Montes Claros em direcção á Bahia;
*b*) De Independencia em direcção a Belém do Pará;
*c*) De Santa Barbara a S. José da Lagôa.
*d*) De Mangaratiba a Angra dos Reis;
*e*) De Austin a Santa Cruz.

* * *

A ligação de Montes Claros á Bahia, uma das mais importantes para a articulação do nosso systema ferroviario, foi fortemente intensificada pelo Governo passado, que conseguiu levar as linhas até Montes Claros quasi ao findar o anno de 1925. Como acontece em todas estas obras, muitos serviços

foram executados com caracter provisorio e os trabalhos de consolidação e installação ficaram por fazer. Isto ficou evidenciado pela enchente do rio Jequitahy, que causou grandes damnos ao leito da linha inaugurada. Antes de reencetar, pois, os serviços deste prolongamento, cumpre executar, como se tem feito, os trabalhos necessarios á bôa utilização do trecho já trafegado.

* * *

O prolongamento de Independencia a Belém do Pará, linha de vasta envergadura planejada e estudada pelo eminente mestre da engenharia nacional Dr. Paulo de Frontin, vem sendo adiada em vista da falta de recursos para enfrentar tão grandioso emprehendimento, que será provavelmente precedido de outras ligações de mais prompta e facil execução.

* * *

A linha de Santa Barbara a S. José da Lagôa que, articulando os dous systemas ferroviarios da Central do Brasil e da Victoria a Minas, realizará a ligação das duas capitaes Bello Horizonte e Victoria, teve de ter a sua execução momentaneamente suspensa, sendo estudadas as condições economicas para a sua conclusão, chegando-se, em resumo, ao seguinte orçamento:

Extensão total 94.200 metros.

| | |
|---|---|
| Preparo do leito | 12.726:000$000 |
| Compra de trilhos e assentamento | 4.532:000$000 |
| Edificios | 1.385:000$000 |
| Cercas | 450:000$000 |
| Linha telegraphica | 29:000$000 |
| | 19.122:000$000 |
| Eventuaes 5 % | 956:100$000 |
| | 20.078:100$000 |

* * *

A linha de Mangaratiba a Angra dos Reis, que, com a intercalação de um terceiro trilho entre Mangaratiba e Deodoro, permittirá trazer ao Rio de Janeiro os trens da Oeste de Minas, está ha muitos annos paralyzada, proseguindo a construcção, pela Oeste, a linha de Barra Mansa para Angra dos Reis.

* * *

A construcção da linha de Austin a Santa Cruz, cujos serviços estavam muito adiantados, tem proseguido muito lentamente com os recursos da verba ordinaria, executando-se a construcção da ponte mixta metallica e de cimento armado sobre o rio Guandú.

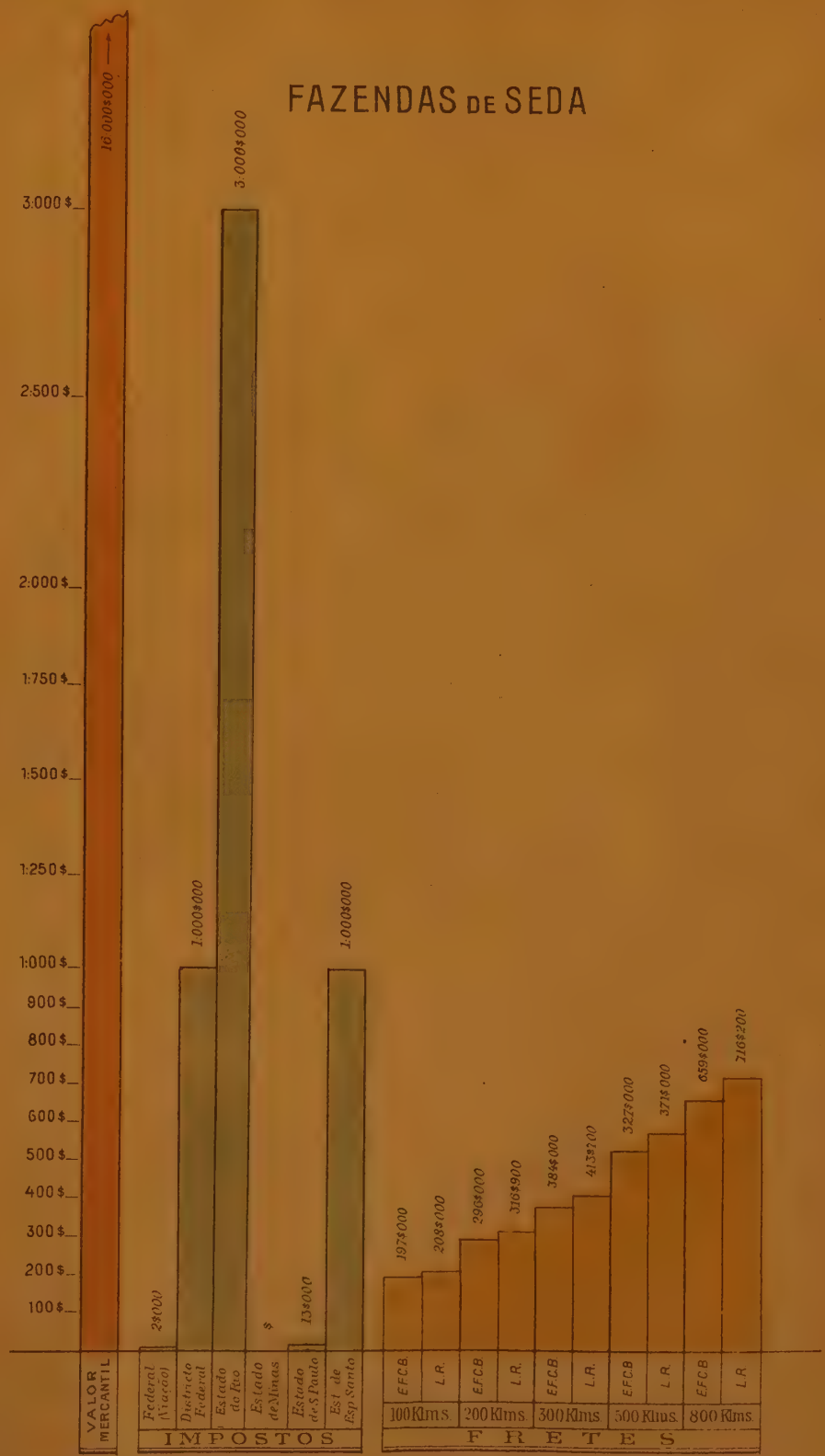
* * *

São estas, Sr. Ministro, as considerações que me occorre apresentar á elevada apreciação de V. Ex., satisfazendo ao delineado no seu aviso circular n. 359-G., de 10 de agosto de 1928.

Rio de Janeiro, Outubro de 1928.

*Romeo Fernando Zandei,*
Director.

# FAZENDAS DE SEDA

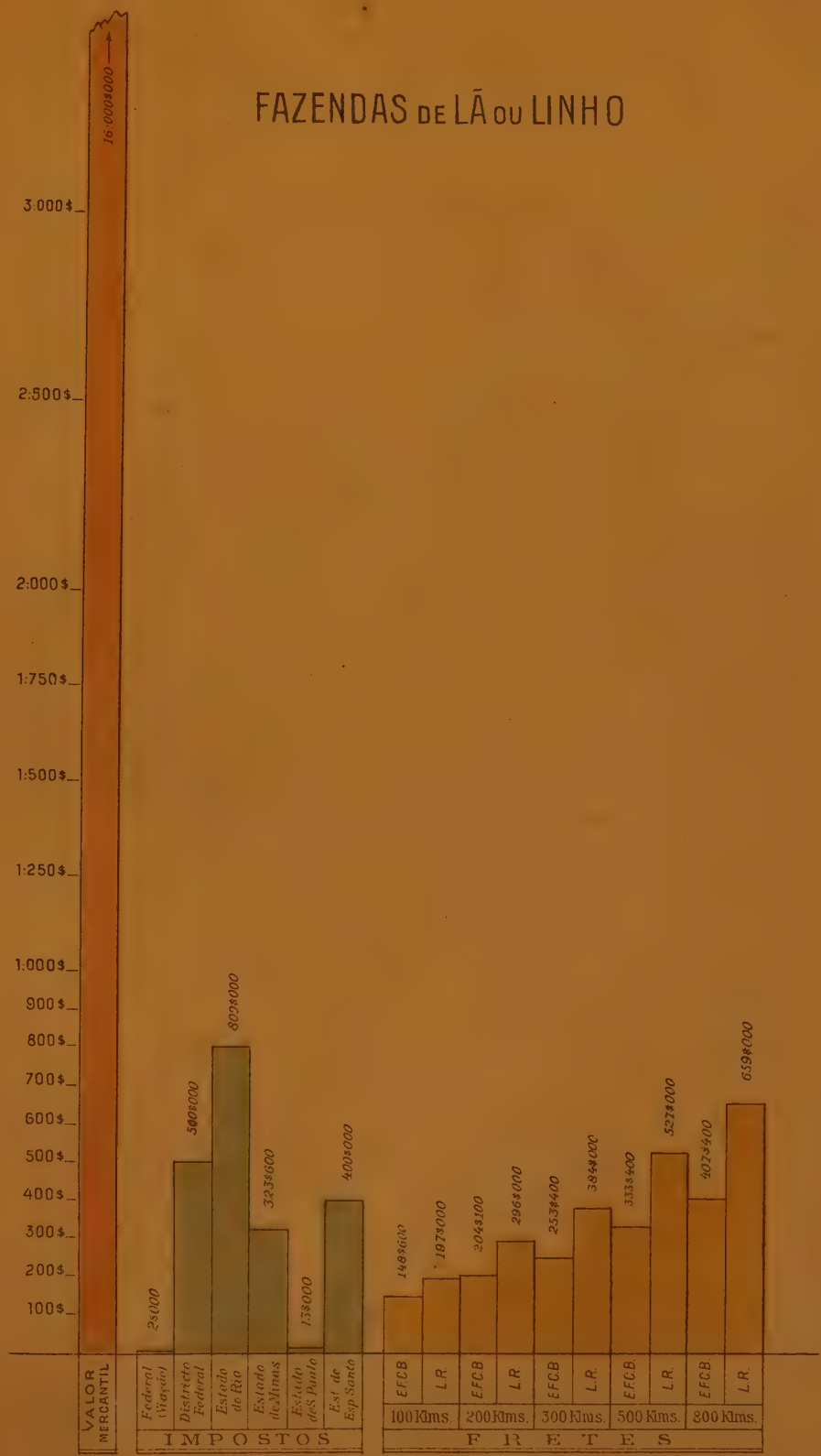



NOTA. — Nas fretes estão incluidas todas as taxas

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil
L.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL

# FAZENDAS DE LÃ OU LINHO

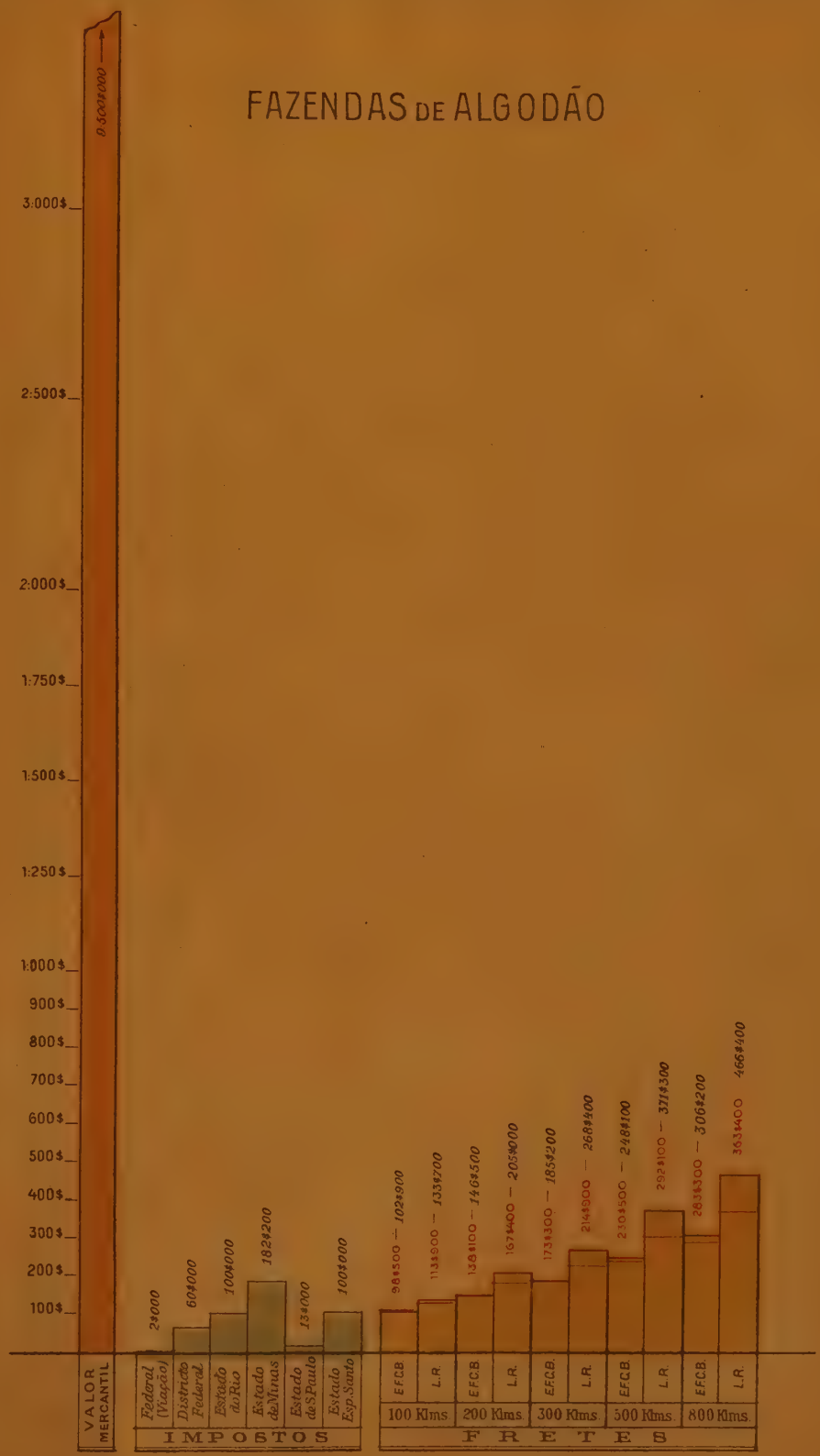



NOTA.— Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

E.F.C.B.— Estrada de Ferro Central do Brasil
E.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL

# FAZENDAS DE ALGODÃO



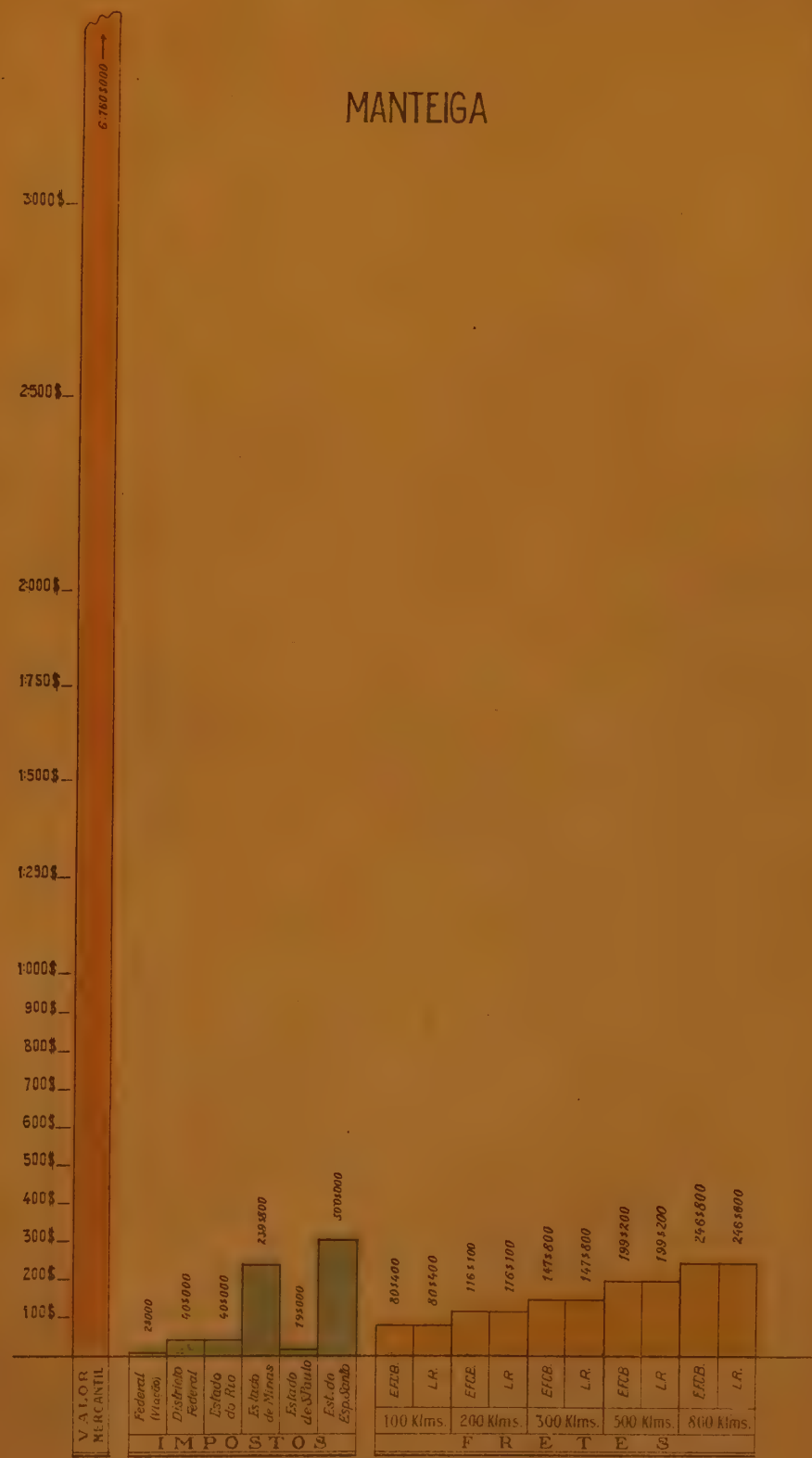

NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, despachado em lotação.

IMP. NACIONAL

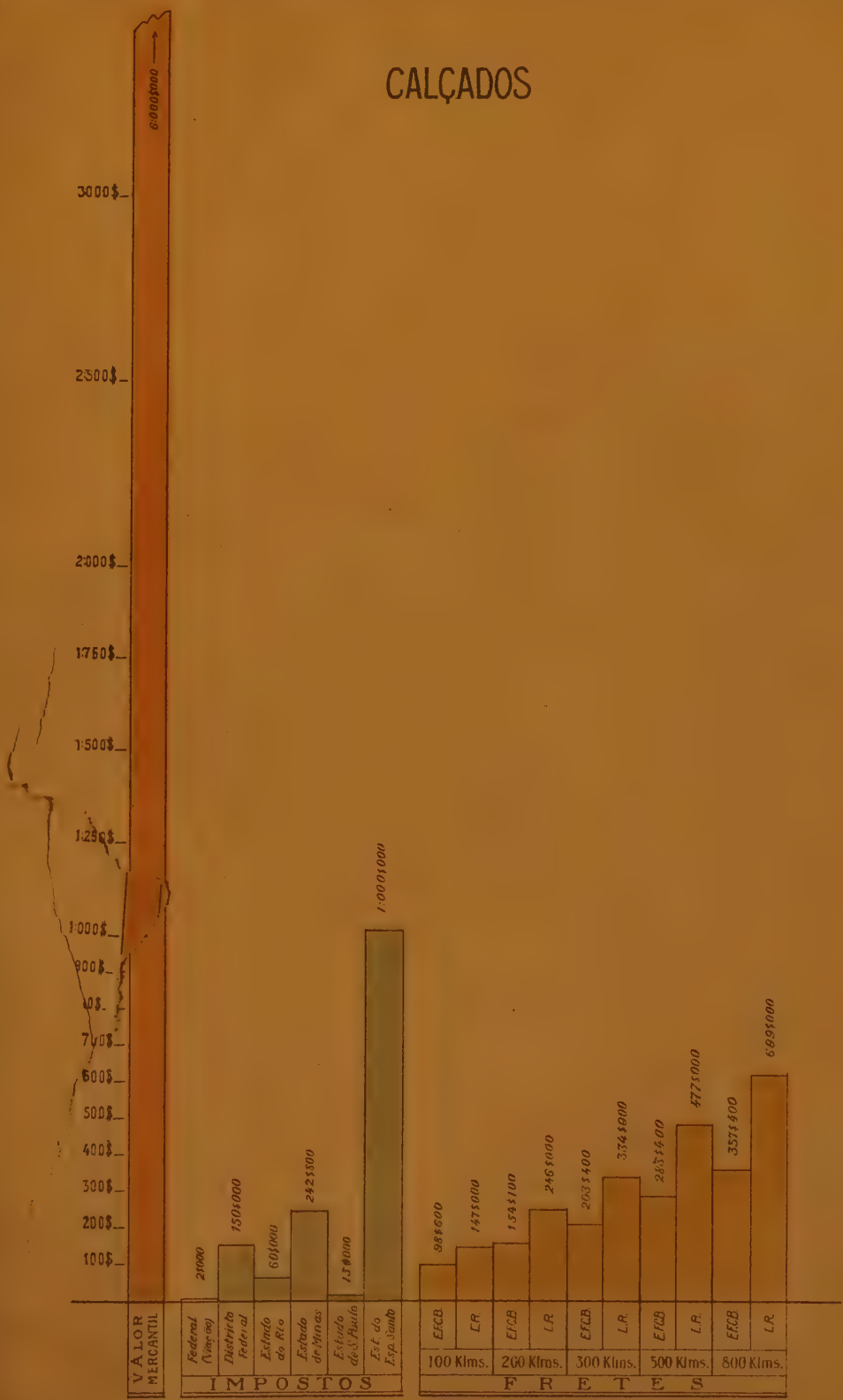
# MANTEIGA




NOTA — Nos Fretes estão incluidas todas as Taxas.

E.F.C.B — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

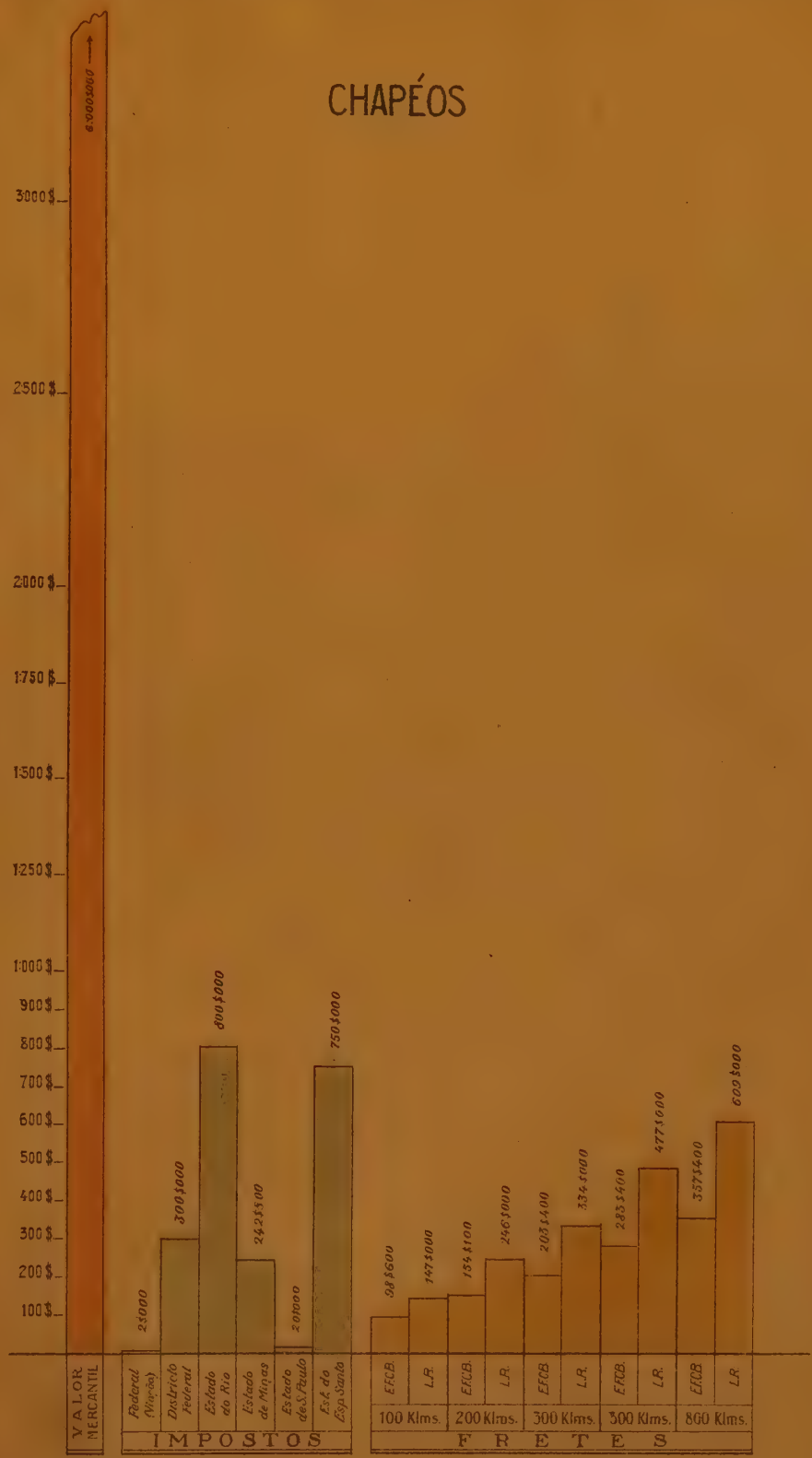
# CALÇADOS




NOTA — Nos fretes estão incluidos todas as Taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
E.R. — Leopoldina Railway.

# CHAPÉOS

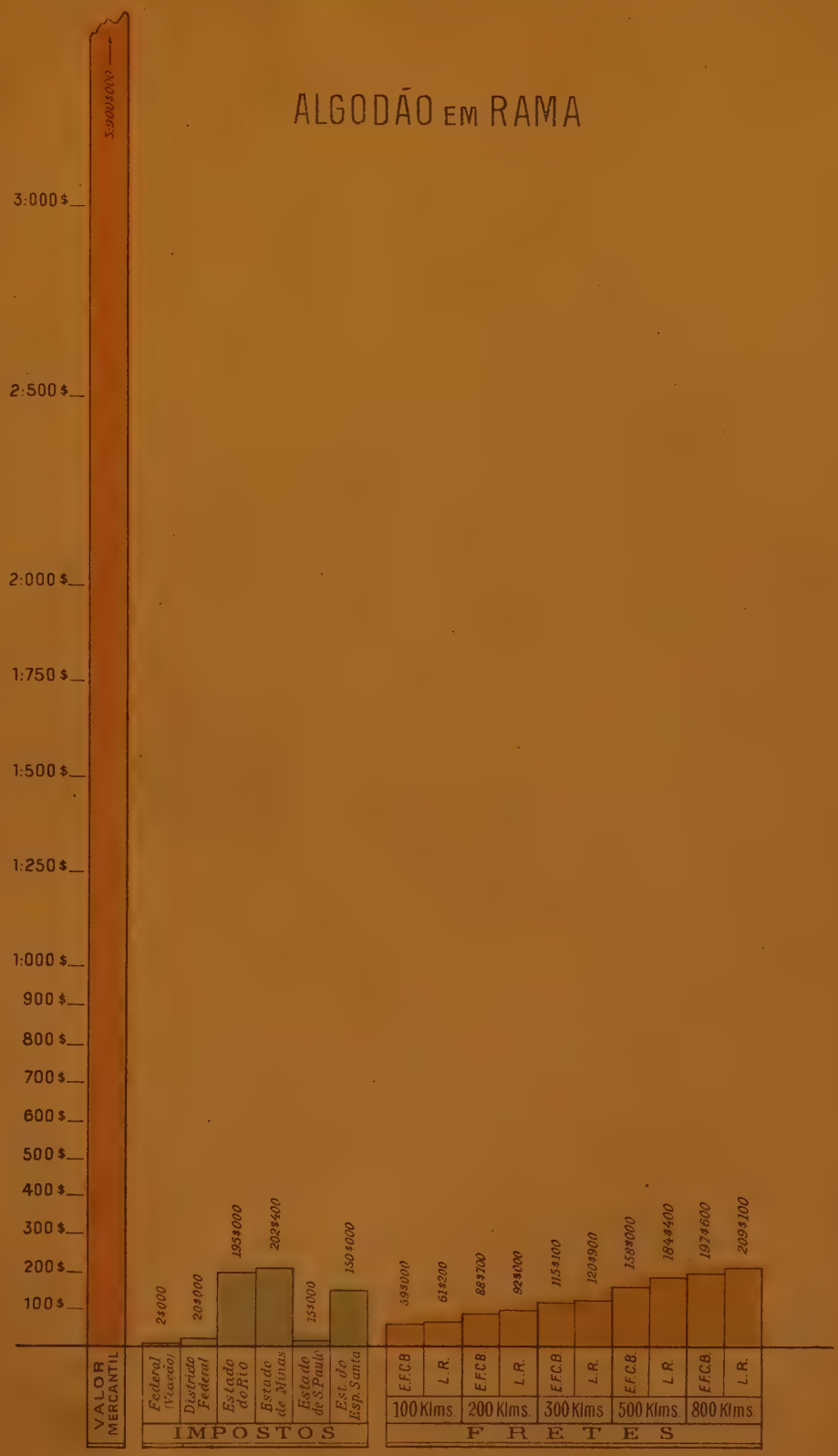



*NOTA — Nos fretes estão incluidos todas as Taxas.*

*E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.*
*L.R. — Leopoldina Railway.*

IMP. NACIONAL

# ALGODÃO EM RAMA




NOTA.— Nos fretes estão incluidos todas as taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL

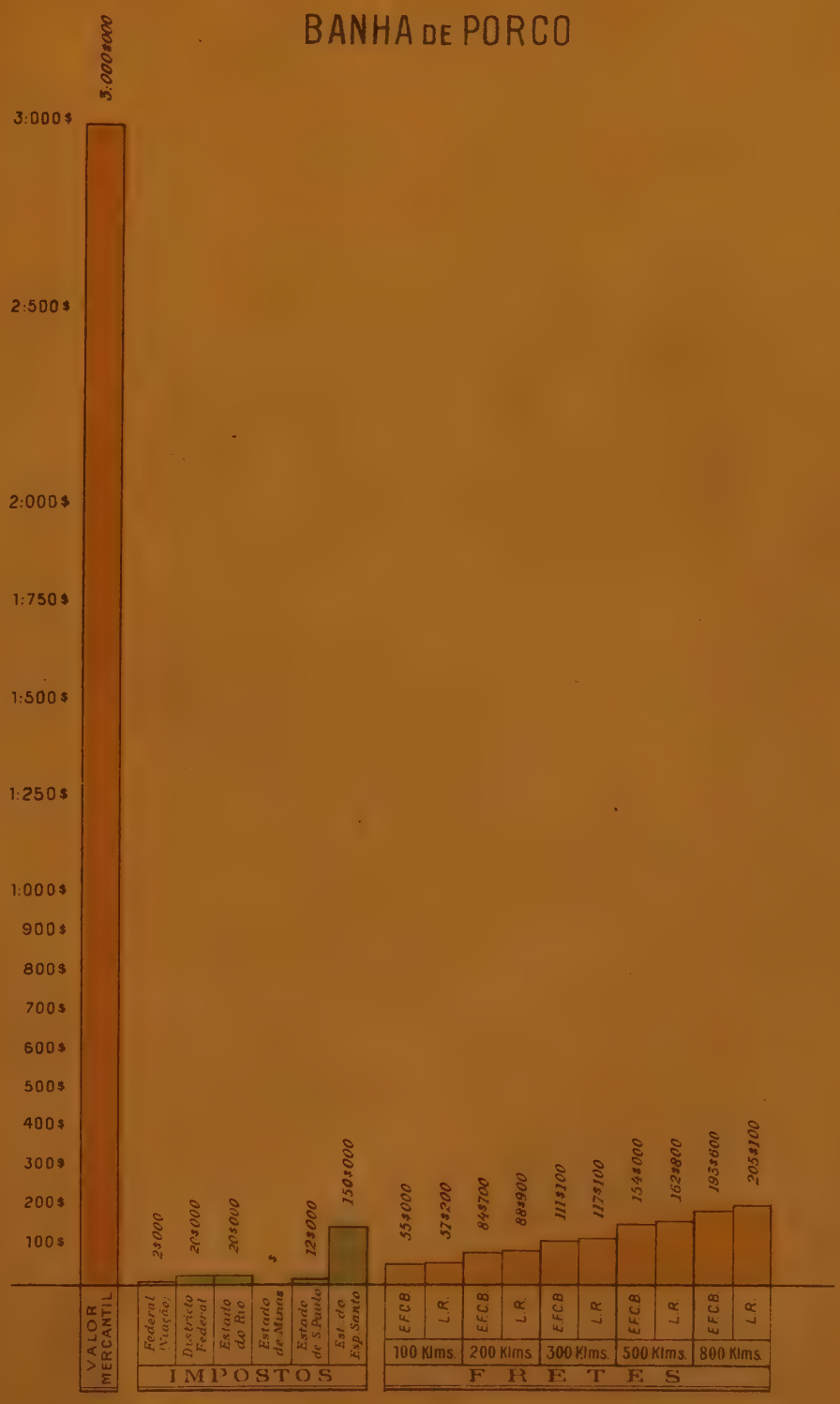
# BISCOUTOS

NOTA — Nos fretes estão incluidos todas as taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL

# BANHA DE PORCO

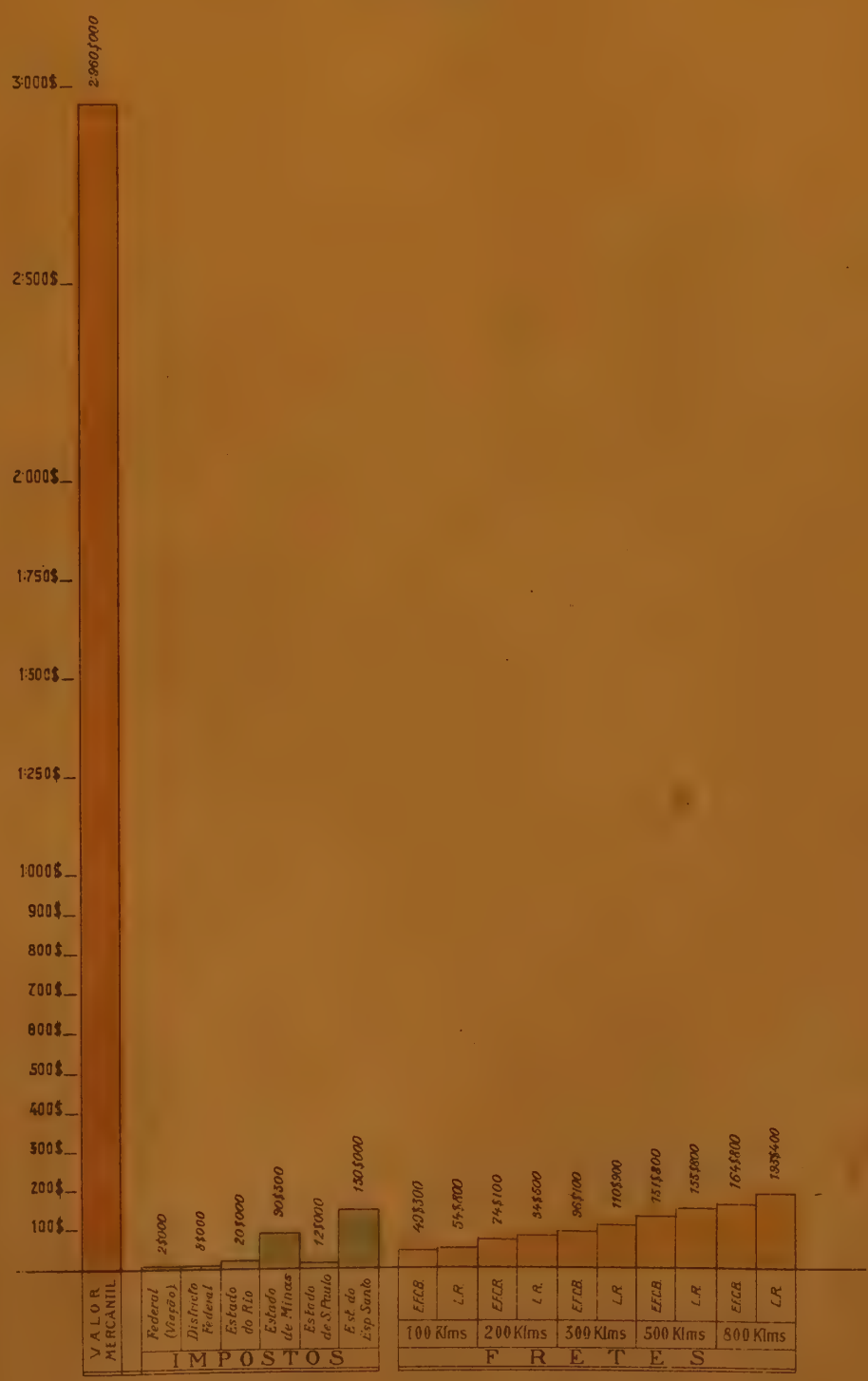



NOTA.— Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

E.F.C.B.— Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R.— Leopoldina Railway

IMP. NACIONAL

# TOUCINHO

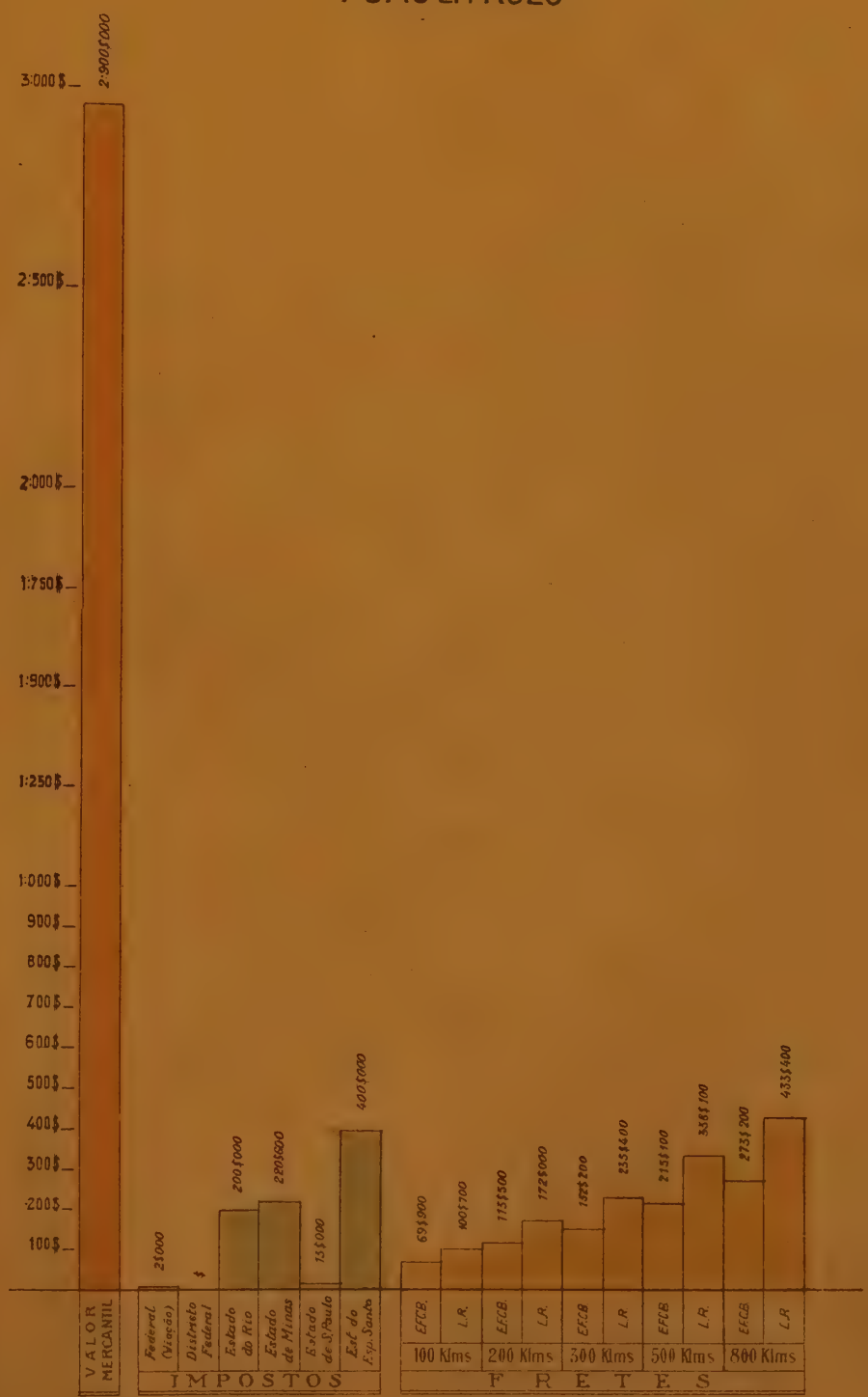



NOTA — Nos fretes estão incluidos Todas as Taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil
L.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL

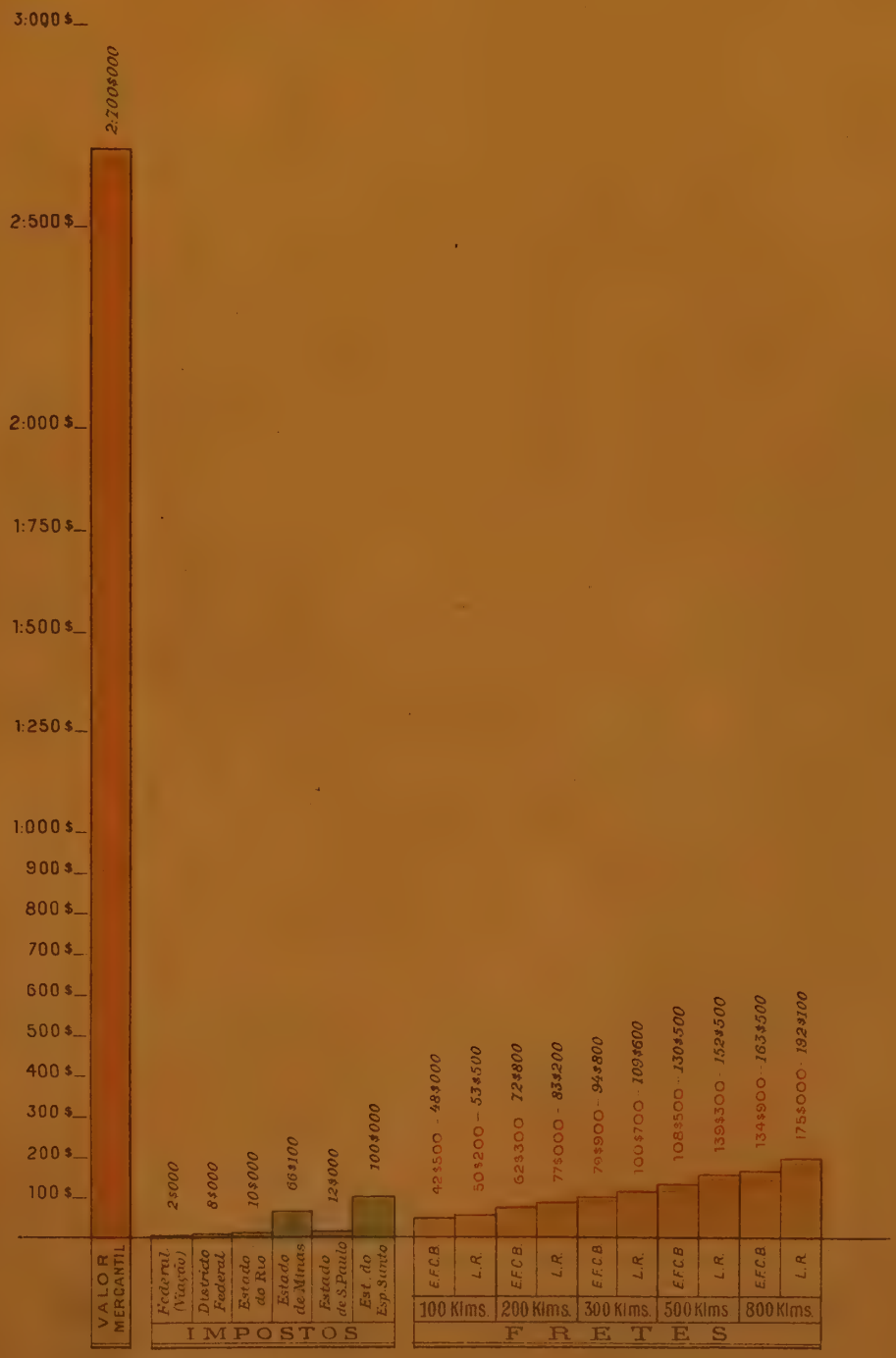
# FUMO EM RÔLO




*NOTA — Nos fretes estão incluidos todos os Taxas.*

*EFCB — Estrada de Ferro Central do Brasil*
*L.R. — Leopoldina Railway.*

# XARQUE




NOTA.— Nos fretes estão incluidos todas as taxas.

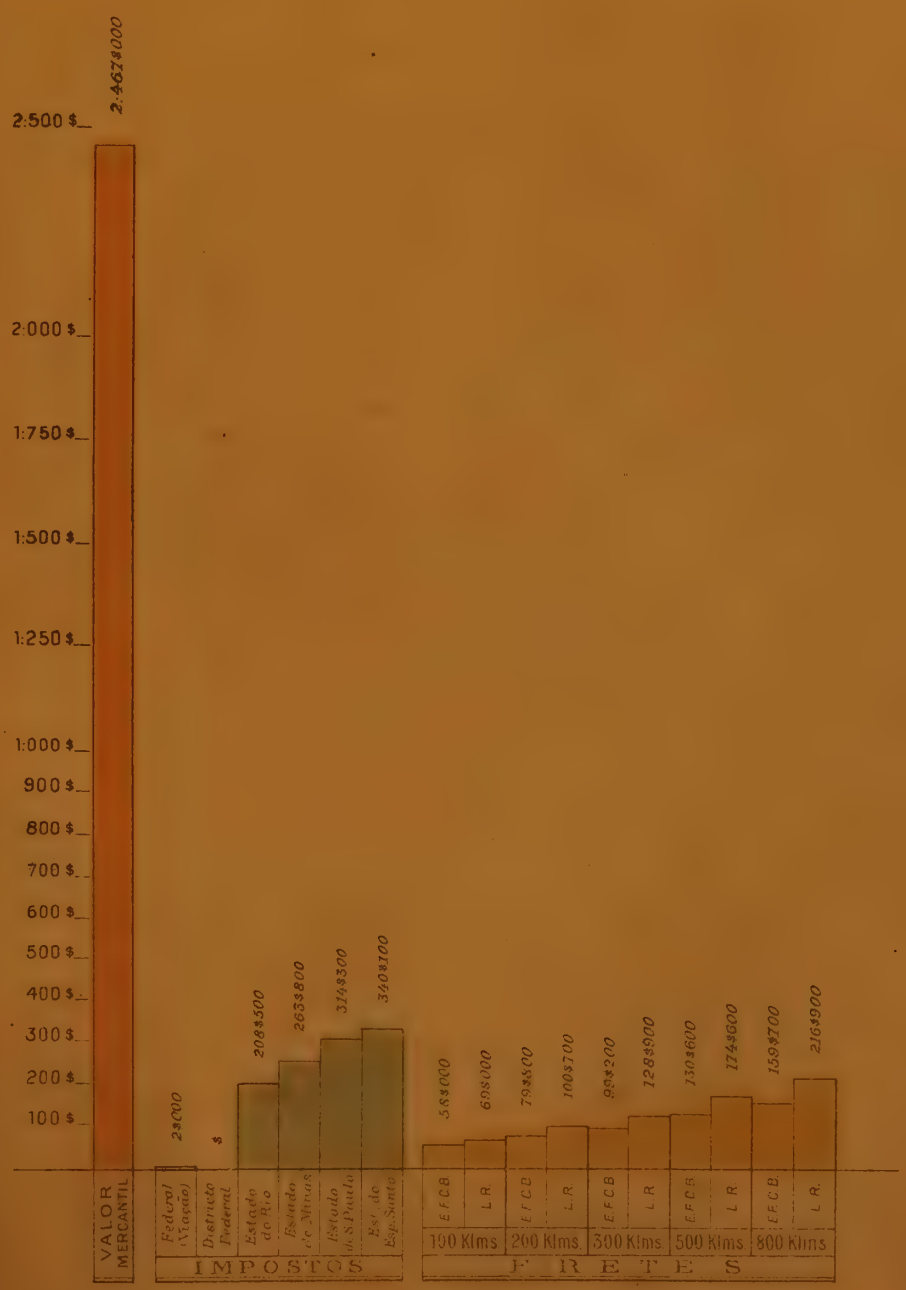
E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, em lotação de vagão.

IMP. NACIONAL

# CAFÉ EM GRÃO

(Preço de 37$ a arroba)




NOTA.— Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

E.F.C.B.— Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL.

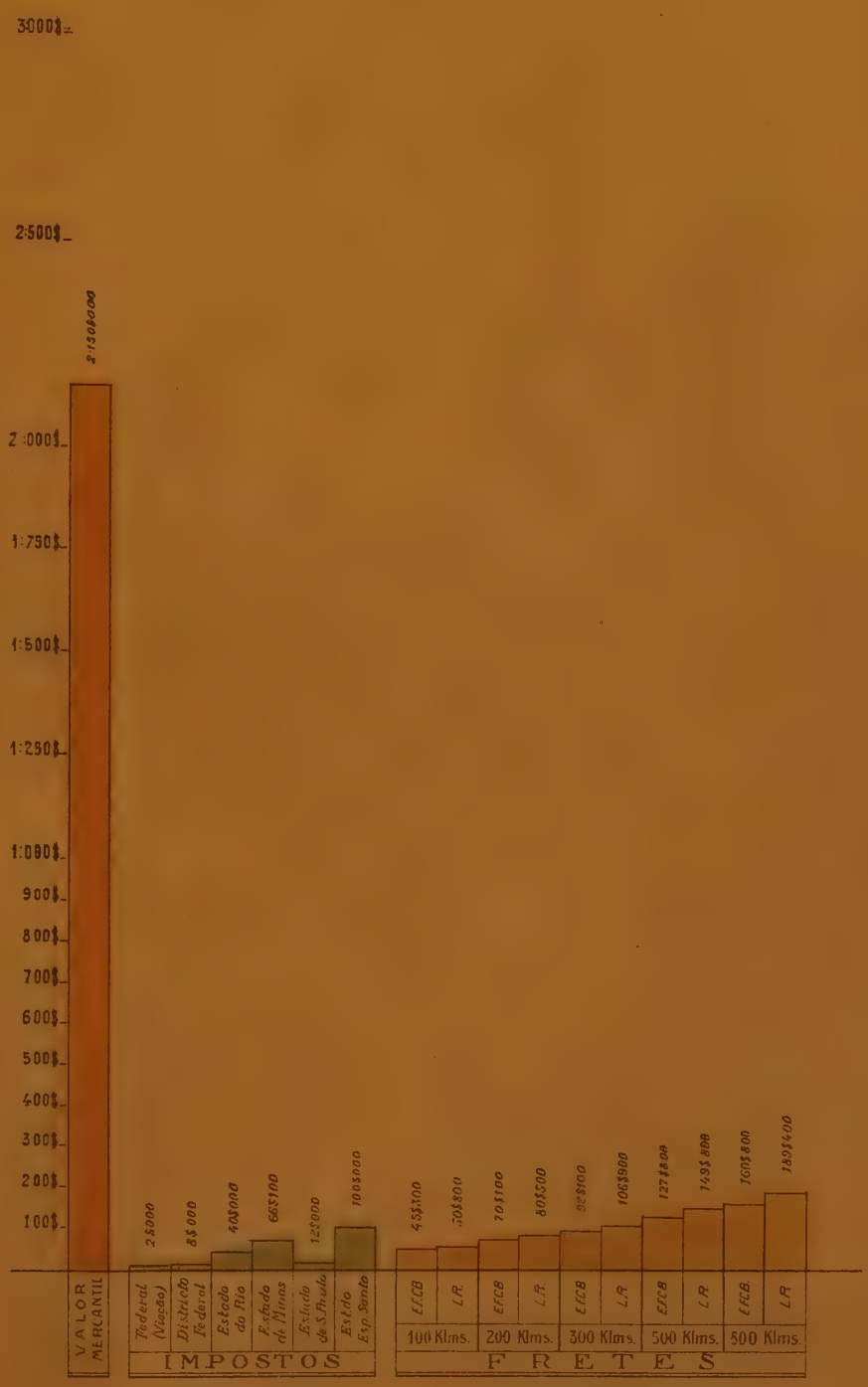
# BACALHÁO

NOTA.— Nos fretes estão incluidas todas as taxas

E.F.C.B.— Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL

# CARNES SALGADAS



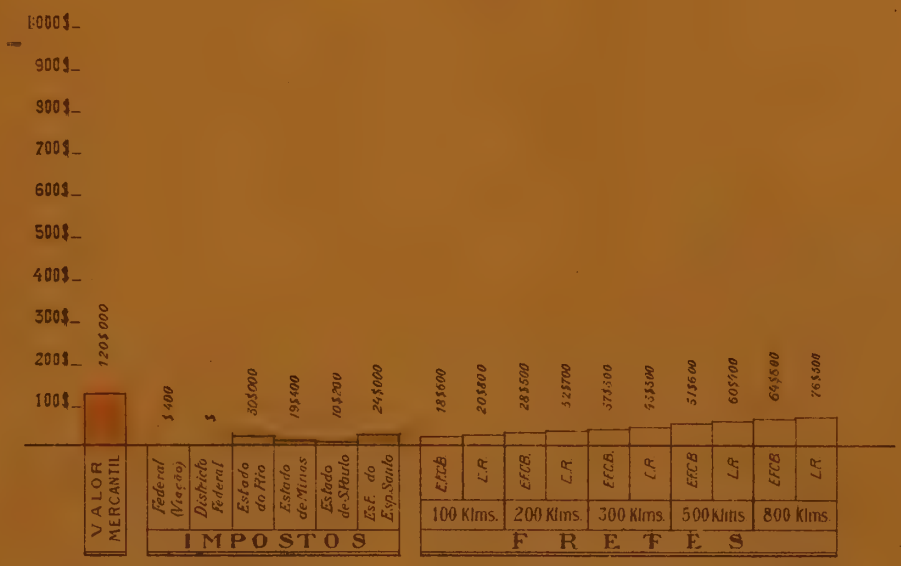

*NOTA — Nos fretes estão incluidos todos os taxas.*

*E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.*
*L.R. — Leopoldina Railway.*

IMP. NACIONAL

# MADEIRA EM TORAS

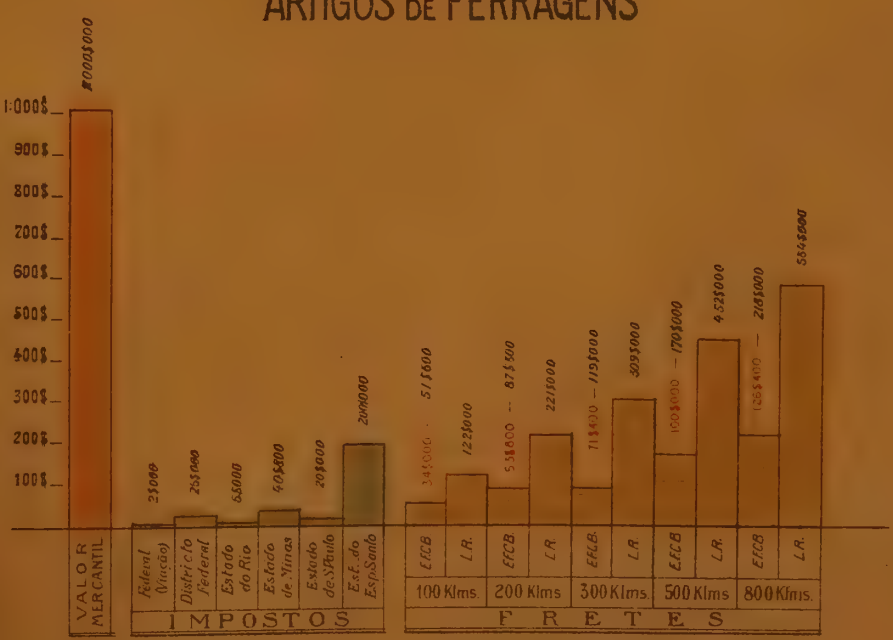
(Lotação)




NOTA — Nos fretes estão incluidos todos os taxas.

EFCB. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

# ARTIGOS DE FERRAGENS



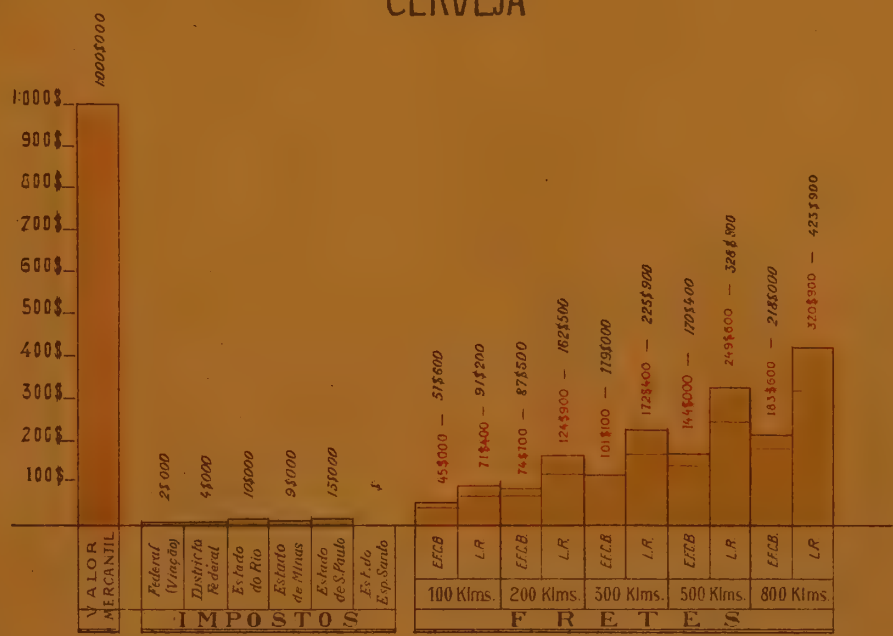

NOTA — Nos fretes estão incluidos todos as taxas.

EFCB. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

Os valores em vermelho referem se ao mesmo artigo, excedido de uma tonelada.

IMP NACIONAL

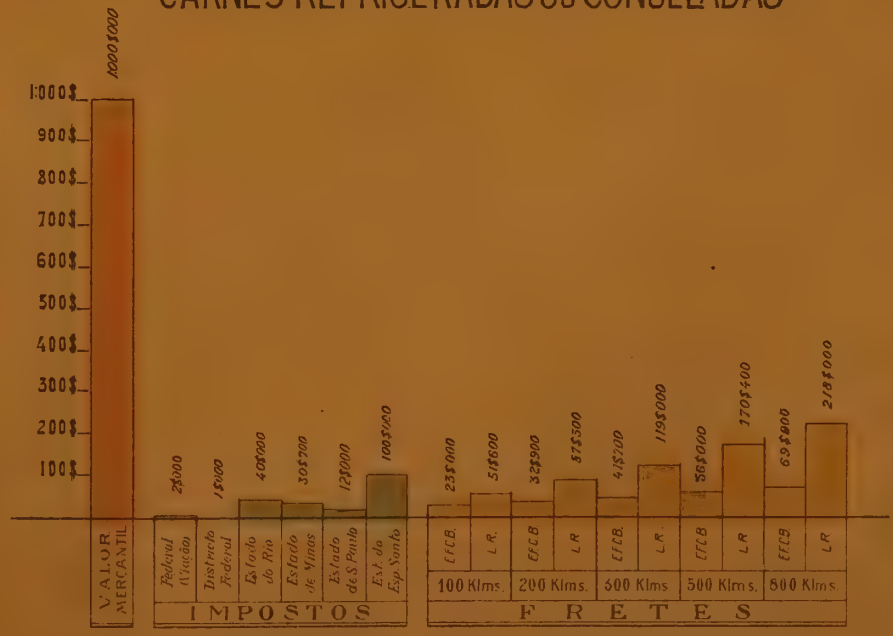
# CERVEJA




NOTA.— Nos fretes estão incluidas todas as taxas.
Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, despachado em lotação.

EFCB. — Estrada do Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

# CARNES REFRIGERADAS ou CONGELADAS

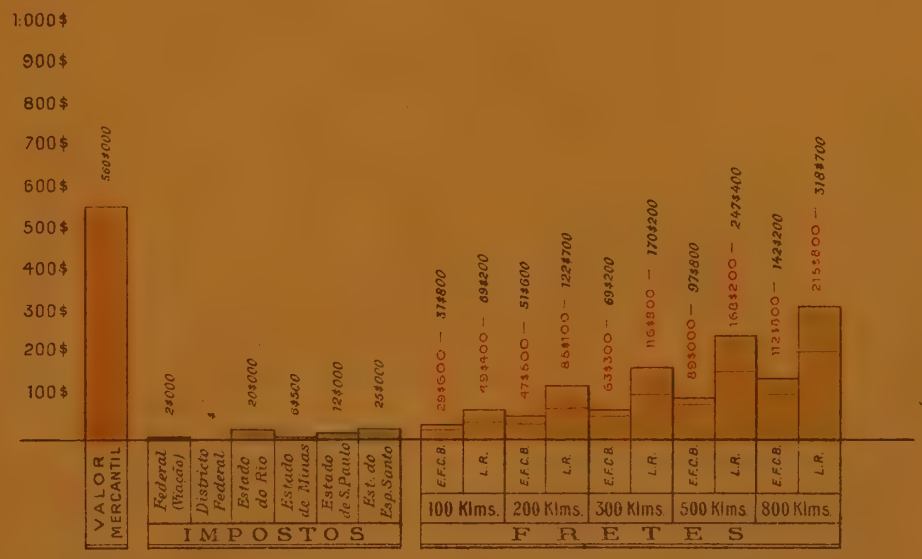



NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

EFCB. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL

# ASSUCAR BRUTO

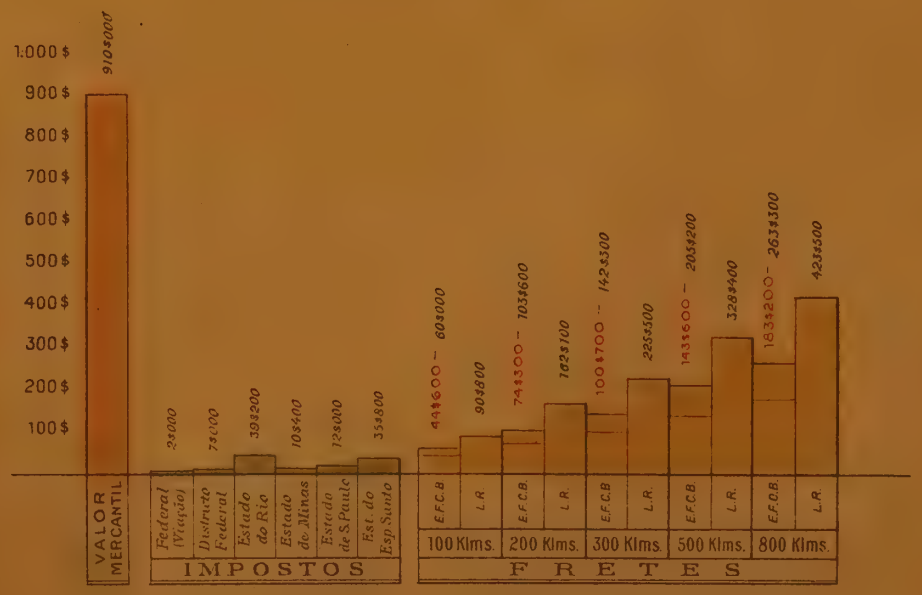



NOTA.— Nos fretes estão incluidos todas as taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, despachado em lotação.

# ASSUCAR REFINADO



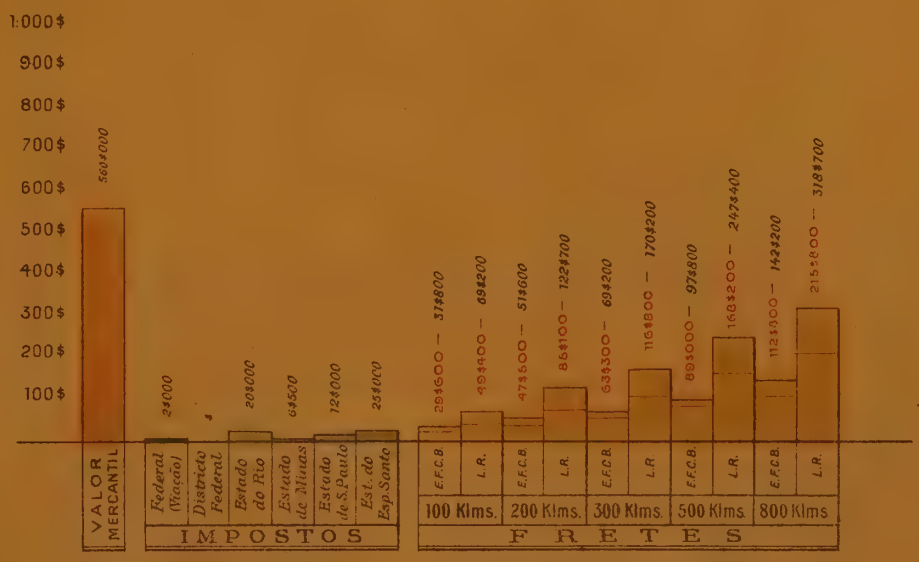

NOTA.— Nos fretes estão incluidos todas as taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R.— Leopoldina Railway.

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, despachado em lotação.

IMP. NACIONAL

# ASSUCAR BRUTO

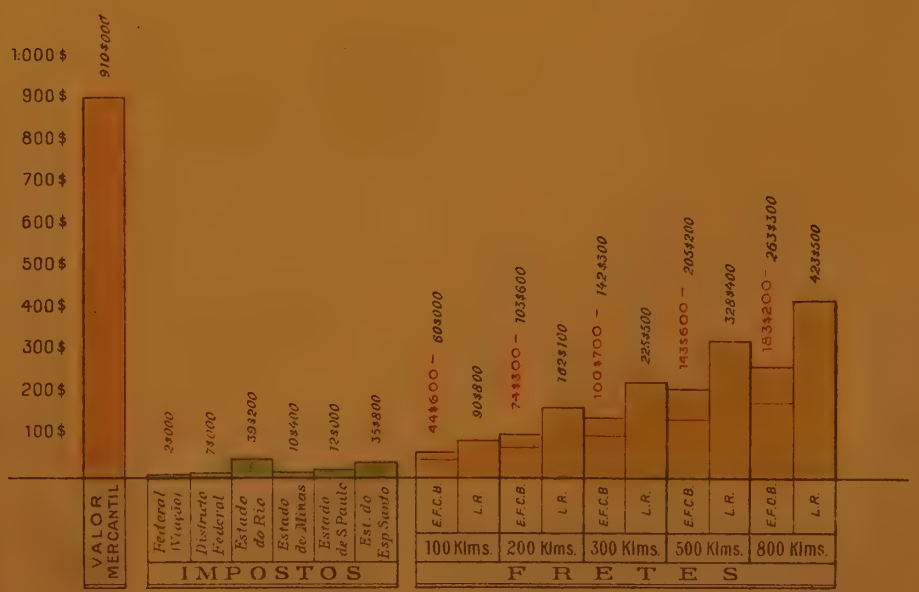



NOTA.— Nos fretes estão incluidos todos os taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, despachado em lotação.

# ASSUCAR REFINADO



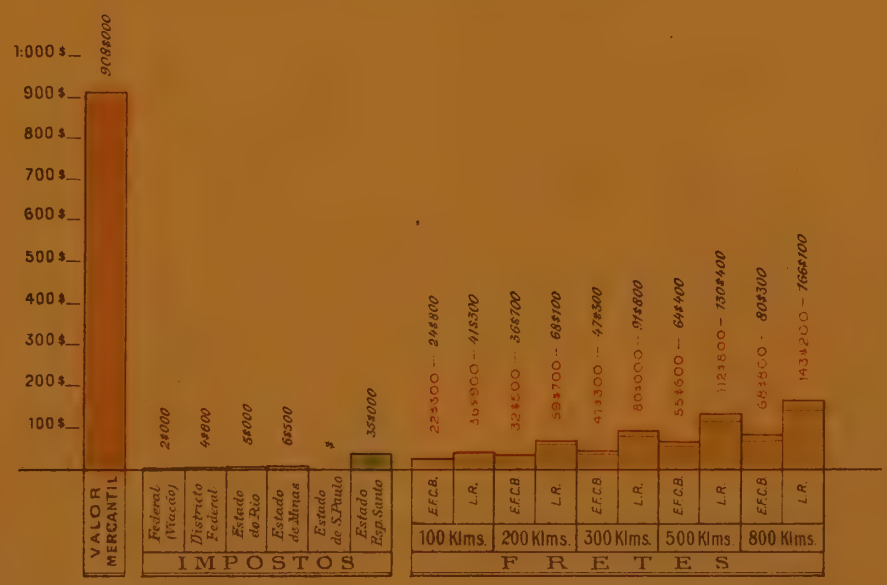

NOTA.— Nos fretes estão incluidos todos os taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R.— Leopoldina Railway.

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, despachado em lotação.

IMP NACIONAL

# FARINHA DE TRIGO

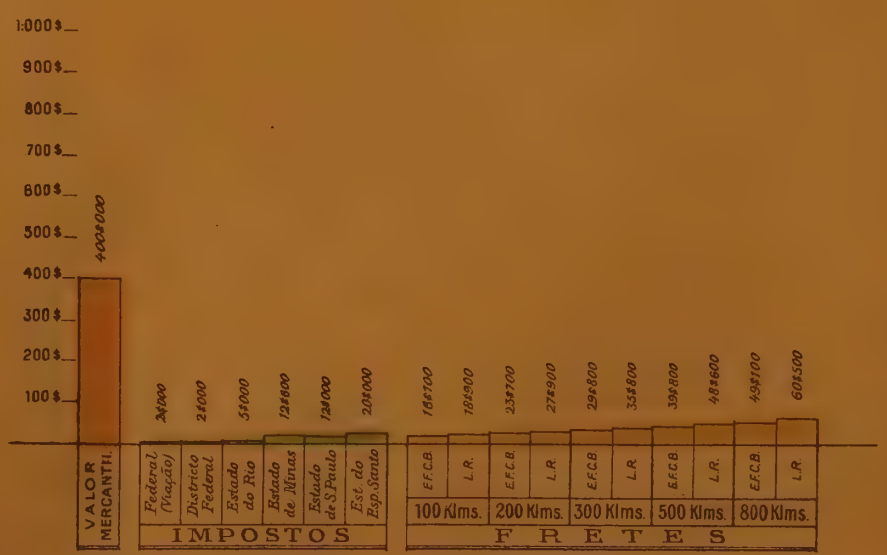



NOTA.— Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo em lotação de vagão.

# FARINHA DE MANDIOCA

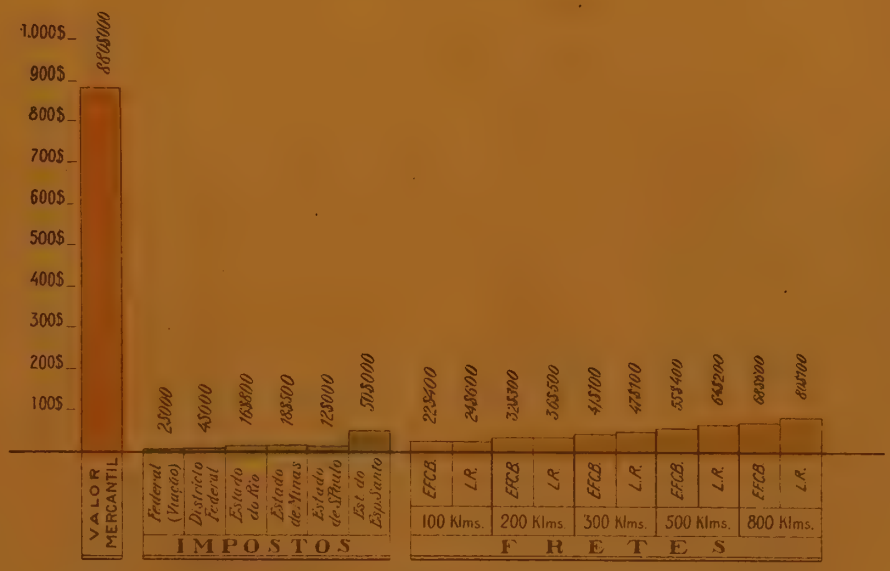



NOTA.— Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL

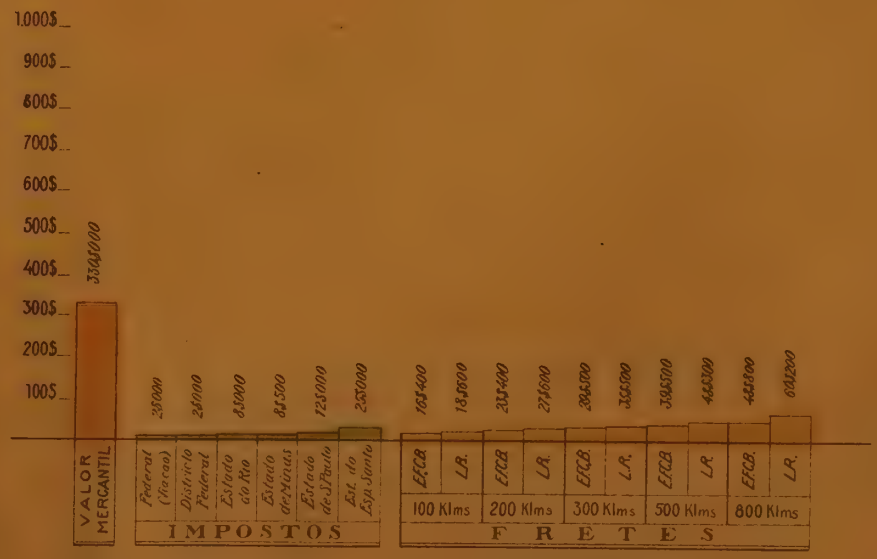
# ARROZ BENEFICIADO




*NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas*

*EFCB. — Estrada de Ferro Central do Brasil*
*L.R — Leopoldina Railway*

# MILHO

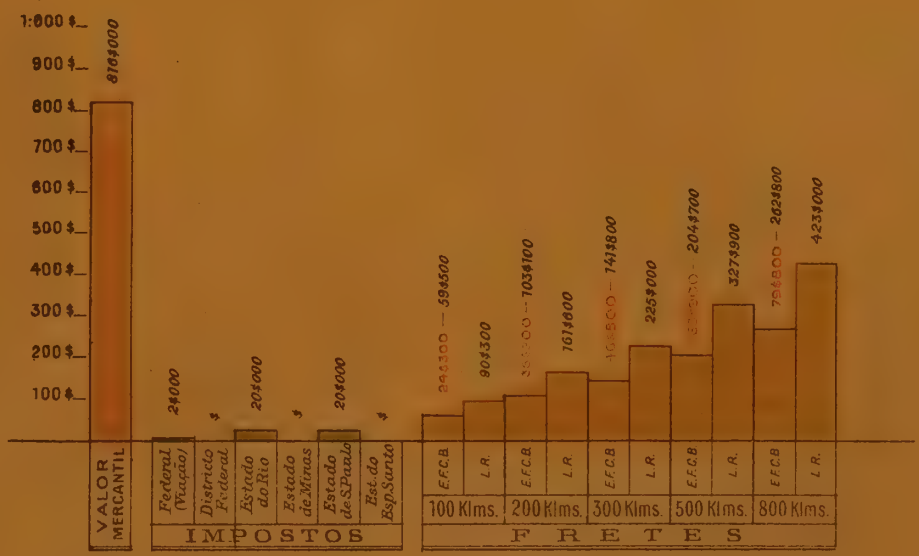



*NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas*

*EFCB. — Estrada de Ferro Central do Brasil*
*L.R. — Leopoldina Railway*

IMP. NACIONAL

# GAZOLINA

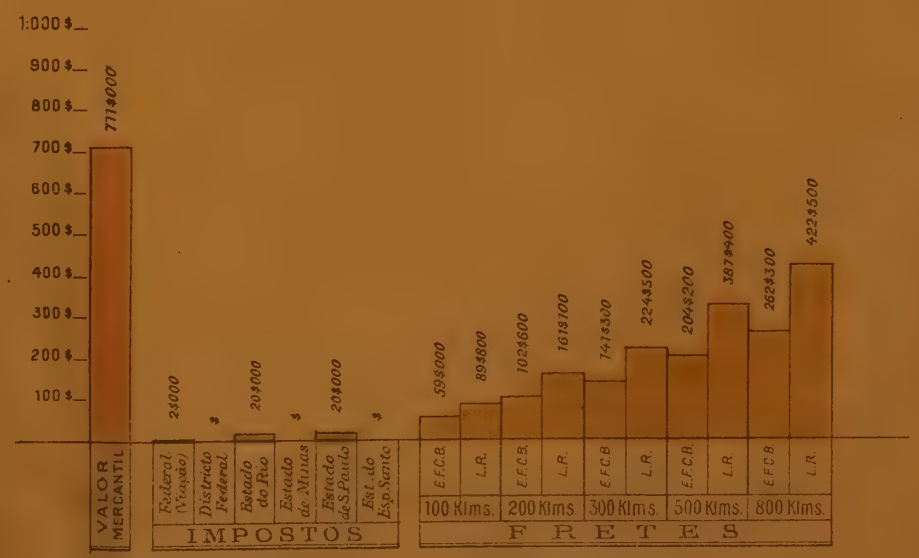



NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, em vagão tanque.

# KEROZENE

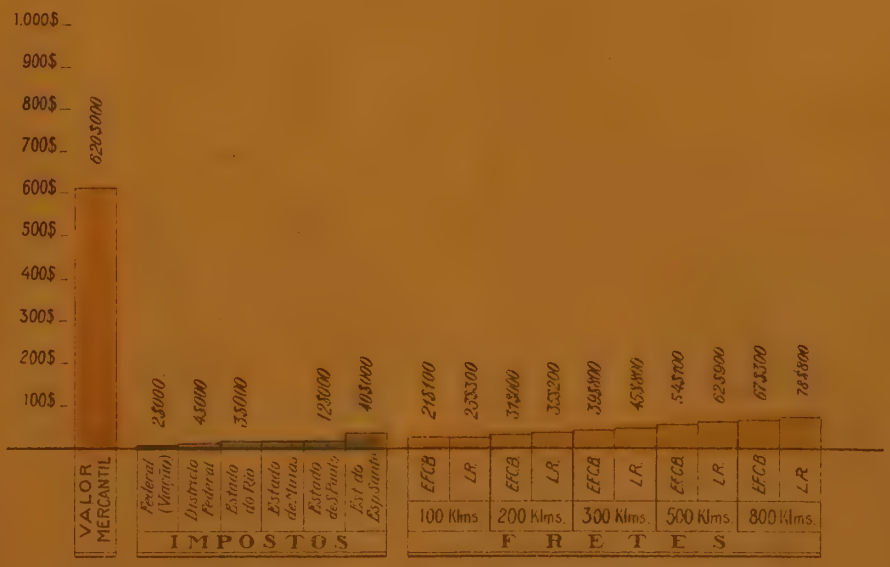



NOTA. — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.
L.R. — Leopoldina Railway.

IMP. NACIONAL

# BATATAS




*NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas*

*E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil*
*L.R. — Leopoldina Railway*

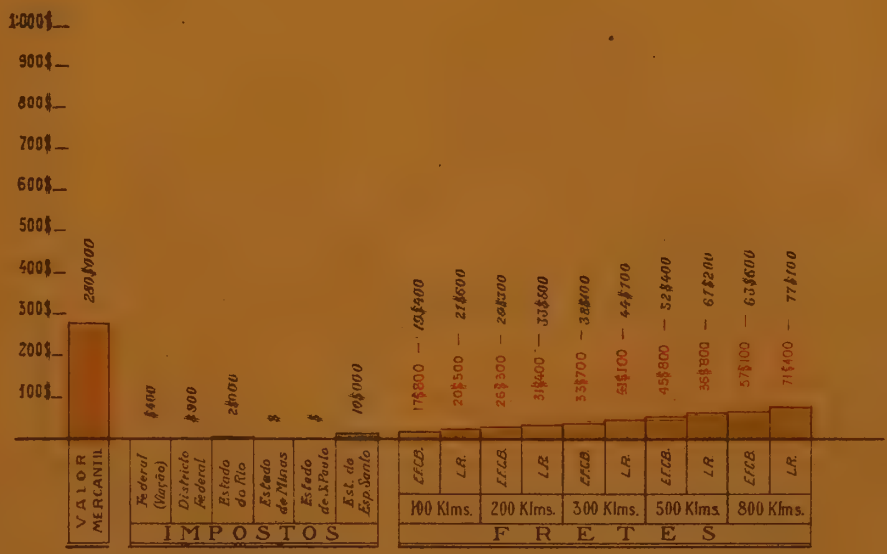
# FEIJÃO

*NOTA — Nos preços estão incluidas todas as taxas*

*E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil*
*L.R. — Leopoldina Railway*

IMP. NACIONAL

# SAL

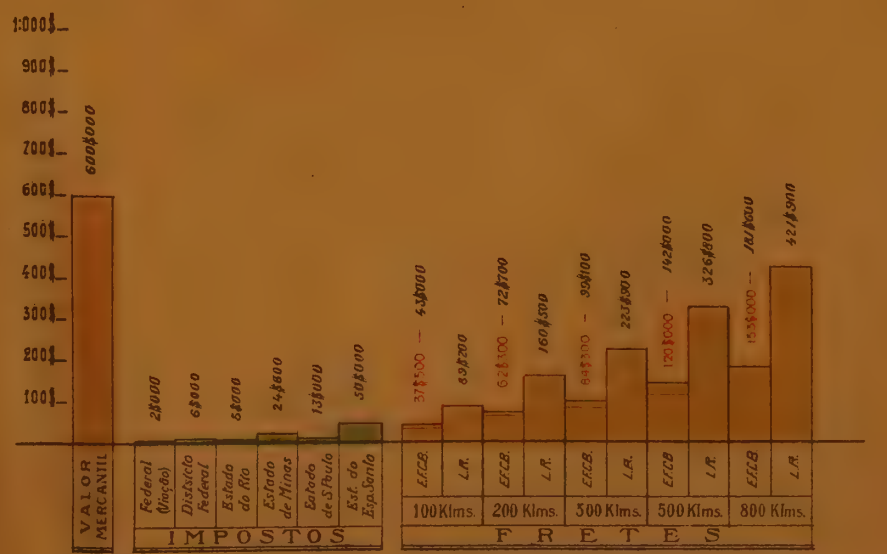



*NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.*

*E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.*
*L.R. — Leopoldina Railway.*

*Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, em lotação de vagão.*

# SABÃO



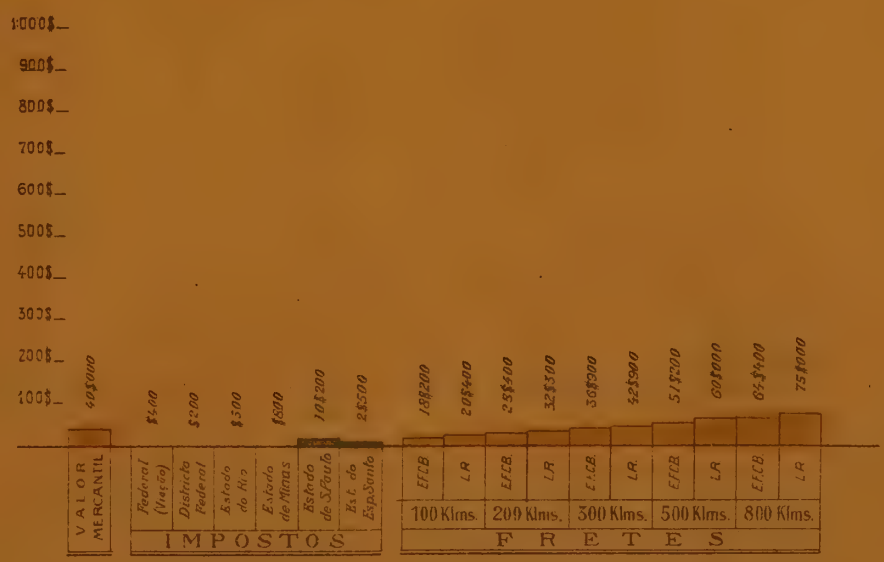

*NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.*

*E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.*
*L.R — Leopoldina Railway.*

*Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo, despachado em lotação.*

IMP. NACIONAL

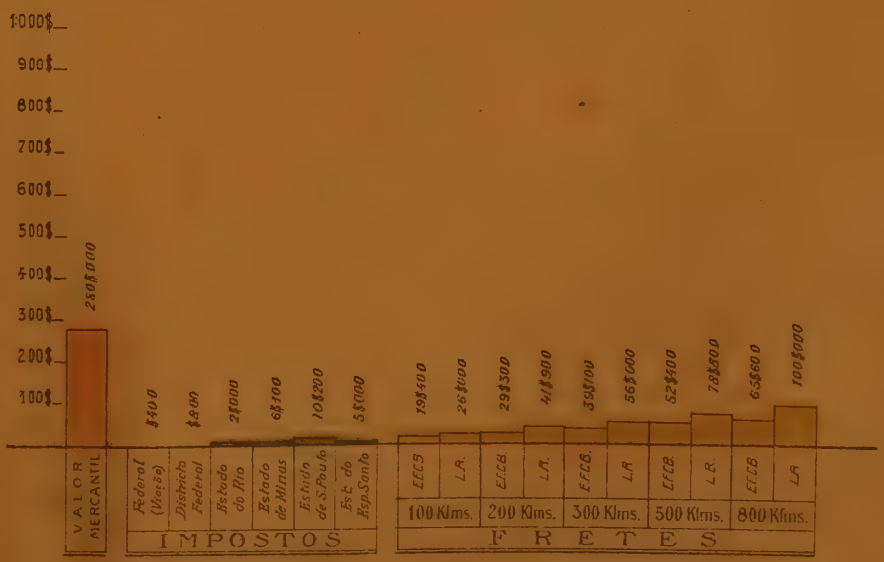
# TIJOLOS




*NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.*

*EFCB. — Estrada de Ferro Central do Brasil.*
*L.R. — Leopoldina Railway.*

# TELHAS

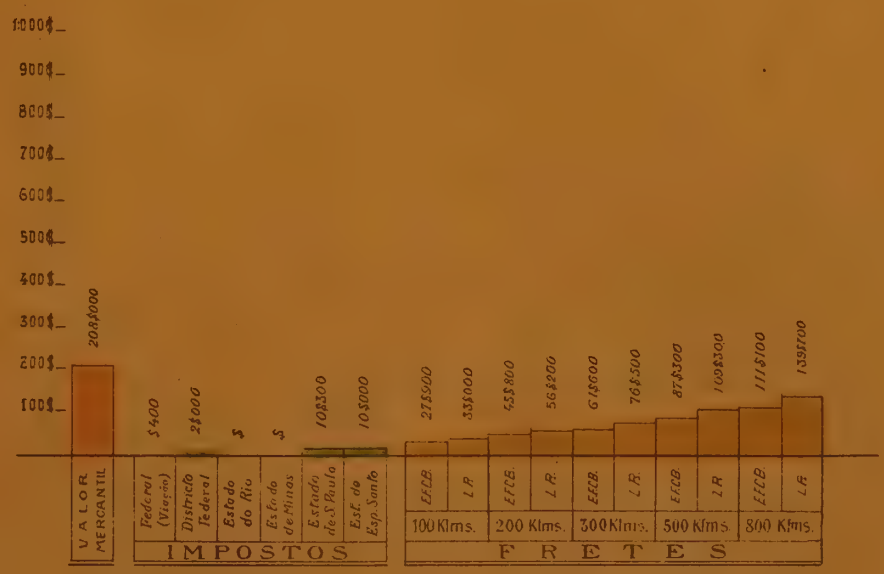



*NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.*

*EFCB. — Estrada de Ferro Central do Brasil.*
*L.R. — Leopoldina Railway.*

IMP. NACIONAL

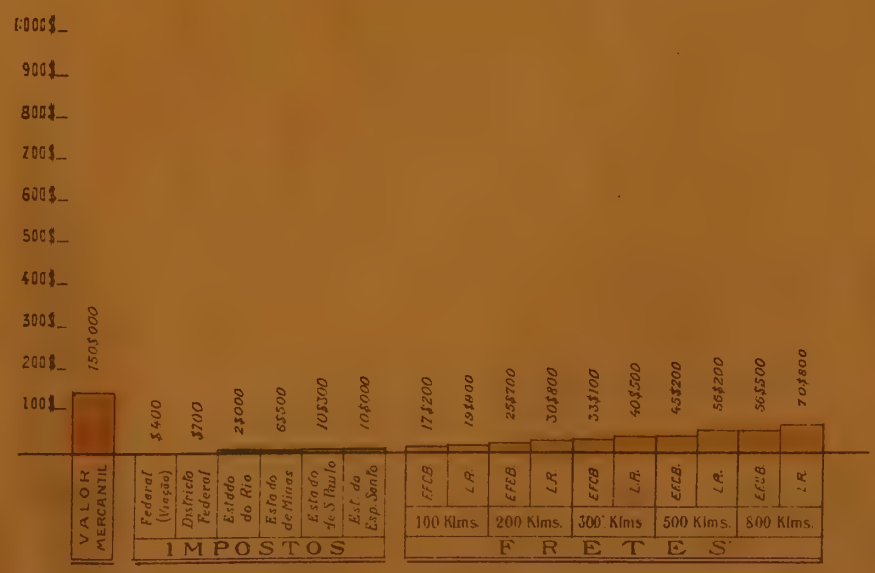
# CIMENTO




*NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.*

*E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.*
*L.R. — Leopoldina Railway.*

# CAL

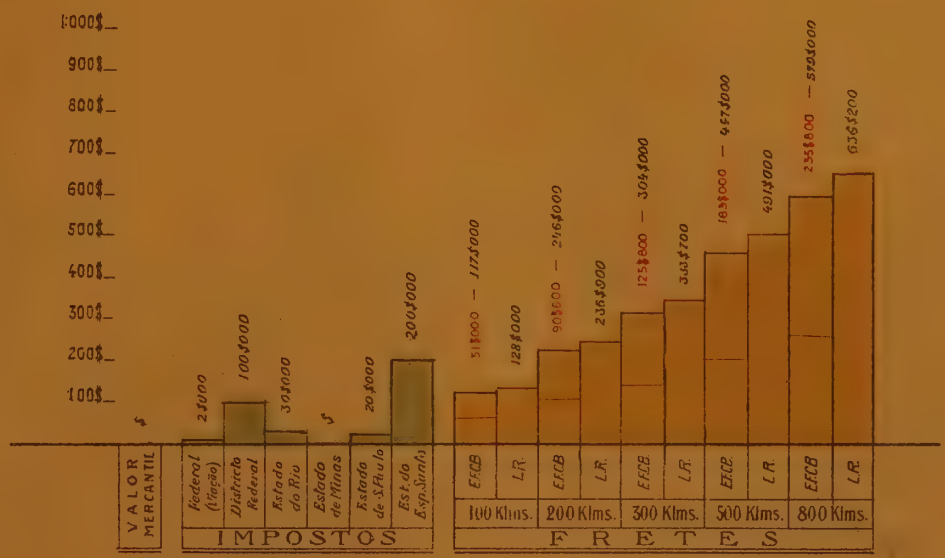



*NOTA — Nos fretes estão incluidos todas as taxas.*

*E.F.C.B. — Estrada de Ferro Central do Brasil.*
*L.R. — Leopoldina Railway.*

IMP. NACIONAL

# DROGAS INFLAMMAVEIS

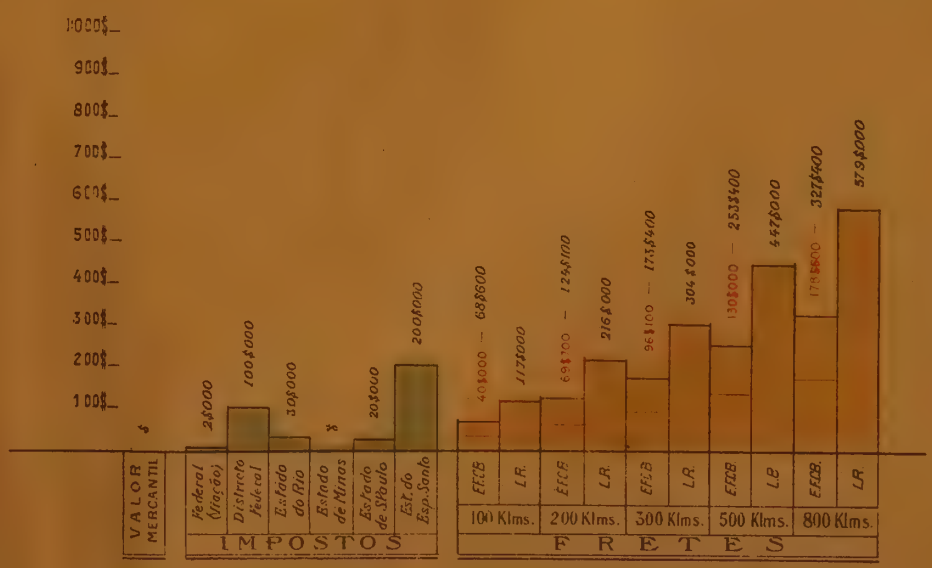



NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

EFCB. — Estrada de Ferro Central do Brasil
L.R. — Leopoldina Railway.

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo despachado em lotação.

# DROGAS NÃO INFLAMMAVEIS




NOTA — Nos fretes estão incluidas todas as taxas.

EFCB. — Estrada de Ferro Central do Brasil
L.R. — Leopoldina Railway.

Os valores em vermelho referem-se ao mesmo artigo despachado em lotação.

IMP. NACIONAL

## Resumo de dados estatisticos

Quadro n. 1 — **Extensão das linhas,** desvios, lastramento. Estações; acompanhado de dois graphicos.

Quadro n. 2 — **Material de tracção** (quantidade, capacidade e utilização); acompanhado de seis graphicos.

Quadro n. 3 — **Material de transporte** (quantidade, capacidade e utilização); acompanhado de seis graphicos.

Quadro n. 4 — **Quantidades transportadas** e distancias médias de transporte; acompanhado de tres graphicos.

Quadro n. 5 — **Unidades de trafego;** acompanhado de tres graphicos.

Quadro n. 6 — **Receita e despesa;** acompanhado de dois graphicos.

Quadro n. 7 — **Despesa industrial e financeira de custeio.**

Quadro n. 8 — **Média de receita e despesa referentes ás unidades de trafego.**

## QUADRO N. 1

### Extensão das linhas; estações

| ANNO | BITOLA | EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRAFEGO | EXTENSÃO DOS DESVIOS | LASTRAMENTO COM PEDRA OU CASCALHO | | N. DE ESTAÇÕES | N. DE POSTOS TELEGRAPHICOS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Extensão | Porcentagem | | |
| 1900 | 1.00 | 453.389 m. | 39.020 m. | 142.160 m. | 31,3 | 38 | 6 |
| | 1.60 | 799.890 | 132.523 | 128.151 | 16,02 | 127 | 18 |
| | Mixta | — | 5.089 | — | — | — | — |
| | Total | 1.253 279 | 176.632 | 270.311 | — | — | — |
| 1905 | 1.00 | 800.811 | 55.589 | 213.302 | 26,6 | 76 | 16 |
| | 1.60 | 804.599 | 161.450 | 184.574 | 22,9 | 124 | 22 |
| | Mixta | 10.942 | 5.853 | 2.362 | 21,5 | 3 | 1 |
| | Total | 1.616.252 | 222.892 | 400.238 | — | — | — |
| 1910 | 1.00 | 833.472 | 70.997 | 402.920 | 48,3 | 49 | 23 |
| | 1.60 | 903.493 | 176.275 | 386.971 | 42,8 | 140 | 16 |
| | Mixta | 52.103 | 5.880 | 39.778 | 76,3 | 3 | 5 |
| | Total | 1.789.068 | 253.154 | 829.669 | — | — | — |
| 1915 | 1.00 | 1.235.614 | 69.910 | 489.465 | 39,6 | 84 | 32 |
| | 1.60 | 971.493 | 206.539 | 804.415 | 82,8 | 143 | 16 |
| | Mixta | 81.785 | 5.880 | 56.387 | 68,9 | 5 | 4 |
| | Total | 2.288.892 | 282.329 | 1.350.267 | — | — | — |
| 1920 | 1.00 | 1.264.740 | 84.034 | 713.674 | 56,4 | 133 | 18 |
| | 1.60 | 1.110.004 | 256.588 | 851.085 | 76,6 | 160 | 18 |
| | Mixta | 63.774 | 11.685 | 60.244 | 94,4 | 8 | 5 |
| | Total | 2.438.518 | 352.307 | 1.625.003 | — | — | — |
| 1925 | 1.00 | 1.528.593 | 136.628 | 938.812 | 61,4 | 152 | 13 |
| | 1.60 | 1.125.527 | 333.012 | 996.525 | 88,5 | 161 | 26 |
| | Mixta | 63.774 | 22.244 | 59.395 | 91,2 | 14 | 2 |
| | Total | 2.717.894 | 491.884 | 1.994.732 | — | — | — |
| 1926 | 1.00 | 1.657.521 | 141.600 | 978.331 | 58,9 | 158 | 13 |
| | 1.60 | 1.179.656 | 339.032 | 1.002 598 | 84,9 | 169 | 29 |
| | Mixta | 63.774 | 23.908 | 59.395 | 93,1 | 17 | 2 |
| | Total | 2.900.951 | 504.540 | 2 040.324 | — | — | — |
| 1927 | 1.00 | 1.657.521 | 150.349 | 1.027.165 | 61,9 | 158 | 13 |
| | 1.60 | 1.179.656 | 341.576 | 1.011.441 | 85,7 | 169 | 29 |
| | Mixta | 63.774 | 30.396 | 63.774 | 100 | 17 | 2 |
| | Total | 2.900.951 | 522.321 | 2.102.380 | — | — | — |

## QUADRO N. 2

# Material de tracção (Quantidade, capacidade e utilisação)

| ANNOS | BITOLA | QUANTIDADE EXISTENTE | | | | PESO MAXIMO POR EIXO (EM KILOS) | FORÇA DE TRACÇÃO QUE REPRESENTAM (EM LIBRAS) | CAPACIDADE DE TRACÇÃO DO TOTAL EM RECTA E NIVEL (EM TONELADAS) | PORCENTAGEM EM REPARAÇÃO | PERCURSO MEDIO ANNUAL DE UMA LOCOMOTIVA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Com menos de 15 annos de uso | Com 15 a 30 annos de uso | Com mais de 30 annos de uso | TOTAL | | | | | Calculado sobre a totalidade das locomotivas (em kilometros) | Calculado sómente sobre as que percorreram mais de 30.000 kilometros |
| 1900. . . . | 1.00. . . . . | 94 | 2 | -- | 96 | 9.230 | 1.702.368 | 238.070 | 10.4 | 17.603 | — |
| | 1.60. . . . . | 150 | 55 | 2 | 207 | 16.000 | 4.503.572 | 708.600 | 9.1 | 30.376 | — |
| | Total . . . | 244 | 57 | 2 | 303 | — | 6.205.940 | 946.670 | — | 23.990 | 41.735 |
| 1905. . . . | 1.00. . . . . | 78 | 9 | — | 87 | 9.230 | 1.542.771 | 215.760 | 13.7 | 27.067 | — |
| | 1.60. . . . . | 143 | 52 | 15 | 210 | 16.000 | 4.691.020 | 738.090 | 12.8 | 34.650 | — |
| | Total . . . | 221 | 61 | 15 | 297 | — | 6.233.791 | 953.850 | — | 30.853 | 44.423 |
| 1910. . . . | 1.00. . . . . | 16 | 72 | 1 | 89 | 9.320 | 1.578.300 | 220.730 | 20.2 | 31.997 | 44.048 |
| | 1.60. . . . . | 127 | 120 | 29 | 276 | 18.300 | 6.034.127 | 940.430 | 13 0 | 41.758 | 51.392 |
| | Total . . . | 143 | 192 | 30 | 365 | — | 7.612.427 | 1.161.160 | — | 36.877 | 47.720 |
| 1915. . . . | 1.00. . . . . | 74 | 69 | 1 | 144 | 12.220 | 2.336.070 | 330.900 | 13.4 | 27.634 | 37.366 |
| | 1.60. . . . . | 166 | 130 | 10 | 306 | 18.300 | 7.586.257 | 1.193.600 | 11.7 | 38.911 | 46.799 |
| | Total . . . | 240 | 199 | 11 | 450 | — | 9.952.327 | 1.524.500 | — | 33.273 | 42.082 |
| 1920. . . . | 1.00. . . . . | 94 | 68 | 14 | 176 | 12.220 | 2.915.470 | 407.750 | 8.6 | 30.027 | 39.635 |
| | 1.60. . . . . | 213 | 151 | 19 | 383 | 18.300 | 10.133.227 | 1.594.380 | 10.7 | 40.760 | 47.568 |
| | Total . . . | 307 | 219 | 33 | 559 | — | 13.048.697 | 2.002.130 | — | 35.393 | 43.601 |
| 1925. . . . | 1.00. . . . . | 108 | 20 | 59 | 187 | 12.220 | 3.112.420 | 438.700 | 11.2 | 33.544 | 44.267 |
| | 1.60. . . . . | 163 | 119 | 108 | 390 | 18.460 | 10.387.729 | 1.634.190 | 9.7 | 42.855 | 49.416 |
| | Total . . . | 271 | 139 | 167 | 577 | — | 13.500.149 | 2.072.890 | — | 38.199 | 46.841 |
| 1926. . . . | 1.00. . . . . | 88 | 48 | 71 | 207 | 12.225 | 3.460.640 | 485.650 | — | 30.385 | 40.290 |
| | 1.60. . . . . | 126 | 139 | 140 | 405 | 20.000 | 10.991.489 | 1.696.630 | — | 41.597 | 49.201 |
| | Total . . . | 214 | 187 | 211 | 612 | — | 14.452.129 | 2.182.280 | — | 35 991 | 44.745 |
| 1927. . . . | 1.00. . . . . | 102 | 48 | 71 | 221 | 12.225 | 3.727.140 | 522.000 | 12.2 | 30.410 | 47.483 |
| | 1.60. . . . . | 154 | 138 | 138 | 430 | 20.000 | 11.734.360 | 1.833.500 | 11.2 | 41.048 | 41.755 |
| | Total . . . | 256 | 186 | 209 | 651 | — | 15.461.500 | 2.355.500 | 11.5 | 37.436 | 46.028 |

# QUADRO N. 3

## Material de transporte (quantidade, capacidade e utilisação)

| ANNO | BITOLA | QUANTIDADE DE VEHICULOS EXISTENTE PARA O TRANSPORTE DE: (*) | | | PORCENTAGEM DE VEHICULOS EM REPARAÇÃO | | LOTAÇÃO DOS VAGÕES DE MERCADORIAS (EM TONELADAS) | | N. DE TON. QUE CGUBE A CADA VAGÃO DE MERCADORIAS | PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UM | | RELAÇÃO ENTRE O PERCURSO DE LOCOMOTIVAS E O DE VEHICULOS DE TRANSPORTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Viajantes, Correio, Bagagem, especiaes | Animaes | Mercadorias | Carros para viajantes, etc. | Vagões de mercadorias e animaes | Da totalidade dos vagões (em tons.) | Média de um vagão (em tons.) | | Carro de viajantes (em kilometro) | Vagão de mercadorias (em kilometro) | |
| 1900. . | 1.00. . . . | 130 | 48 | 588 | — | — | 5.920 | 10.07 | — | 35.194 | 13.502 | 1:11 |
| | 1.60. . . . | 319 | 305 | 1.939 | — | — | 30.878 | 15.92 | — | 103.537 | 17.234 | 1:15 |
| | Total . . . | 449 | 353 | 2.527 | — | — | 36.798 | 14.56 | 603 | 69.365 | 15.393 | — |
| 1905. . | 1.00. . . . | 124 | 59 | 616 | 25,0 | 13,4 | 7.129 | 11.57 | — | 44.900 | 16.731 | 1:10 |
| | 1.60. . . . | 330 | 277 | 1.844 | 8,4 | 16,1 | 31.670 | 17.17 | — | 90.441 | 21.441 | 1:14 |
| | Total . . . | 454 | 336 | 2.460 | — | — | 38.799 | 15.36 | 625 | 67.671 | 19.087 | — |
| 1910. . | 1.00. . . . | 120 | 55 | 530 | 3,3 | 1,5 | 6.461 | 12.19 | — | 47.400 | 12.190 | 1:10 |
| | 1.60. . . . | 467 | 318 | 2.153 | 14,7 | 9,3 | 40.084 | 18.61 | — | 98.689 | 17.269 | 1:14 |
| | Total . . . | 587 | 373 | 2.683 | — | — | 46.545 | 17.34 | 590 | 73.044 | 14.725 | — |
| 1915. . | 1.00. . . . | 178 | 105 | 1.480 | 11,5 | 7,8 | 25.840 | 17.46 | — | 62.107 | 6.333 | 1:9 |
| | 1.60. . . . | 573 | 584 | 4.160 | 10,9 | 9,2 | 118.876 | 28.57 | — | 102.089 | 13.300 | 1:14 |
| | Total . . . | 751 | 689 | 5.640 | — | — | 144.716 | 25.65 | 272 | 82.098 | 9.816 | — |
| 1920. . | 1.00. . . . | 213 | 132 | 1.448 | 7,5 | 9,3 | 27.160 | 18.75 | — | 64.594 | 10.940 | 1:9 |
| | 1.60. . . . | 593 | 591 | 3.965 | 10,4 | 9,3 | 118.304 | 29.83 | — | 125.707 | 18.786 | 1:14 |
| | Total . . . | 806 | 723 | 5.413 | — | — | 145.464 | 26.87 | 552 | 95.151 | 14.863 | — |
| 1925. . | 1.00. . . . | 248 | 154 | 1.649 | 8,4 | 5,6 | 31.341 | 19.01 | — | 82.879 | 15.743 | 1:10 |
| | 1.60. . . . | 647 | 589 | 4.291 | 11,2 | 13,3 | 128.988 | 30.10 | — | 149.447 | 29.735 | 1:17 |
| | Total . . . | 895 | 743 | 5.940 | — | — | 160.329 | 27.02 | 618 | 116.163 | 22.739 | — |
| 1926. . | 1.00. . . . | 263 | 150 | 1.736 | 10,26 | 8,0 | 32.501 | 18.72 | — | 81.124 | 21.154 | 1:12 |
| | 1.60. . . . | 661 | 585 | 4.486 | 10,28 | 11,0 | 138.878 | 30.95 | — | 146.082 | 37.828 | 1:20 |
| | Total . . . | 924 | 735 | 6.222 | — | — | 171.379 | 27.54 | 520 | 127.593 | 33.176 | — |
| 1927. . | 1.00. . . . | 275 | 151 | 1.897 | 9,0 | 4,2 | 32.660 | 17.22 | — | 96.941 | 18.049 | — |
| | 1.60. . . . | 714 | 569 | 4.653 | 12,4 | 15,0 | 142.108 | 30,5 | — | 161.279 | 33.997 | — |
| | Total . . . | 989 | 720 | 6.550 | — | — | 174.768 | 26,68 | 596 | 143.361 | 24.950 | — |

(*) Não estão computados dormitorios de lastros, carros de soccorro, carros gazometro, etc. num total de 100 vehiculos actualmente.

# QUADRO N. 4

## Quantidades transportadas e distancias médias de transporte

| ANNO | BITOLA | NUMERO DE VIAJANTES | | | TONELADAS DE CARGA | | NUMERO DE ANIMAES | | | DISTANCIA MÉDIA DE TRANSPORTE EM KILOMETROS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Suburbios e Pequeno percurso | Grande percurso | Total | Despachadas como bagagens e encommendas | Despachadas como mercadorias | Vaccum, etc. | Suino, etc. | Total | Viajantes | Mercadorias | Animaes |
| 1900. . | 1m,00 . . . | 315.772 | 520.562 | 866.334 | — | 444 273 | 10.841 | 31.505 | 42.346 | 34,10 | 88,1 | 208,9 |
| | 1m,60 . . . | 12.281.428 | 1.326.780 | 13.608.205 | — | 894.624 | 148.778 | 73 528 | 222.306 | 18.71 | 200,4 | 245,7 |
| | Total. . . | 12.627.197 | 1.847.342 | 14.474.539 | 52 291 | 1.338.897 | 159.619 | 105.033 | 264.652 | 19,65 | 163,1 | 241,5 |
| 1905. . | 1m,00 . . . | 128.710 | 483.164 | 611.874 | — | 375.961 | 15.980 | 38.770 | 54.750 | 43 20 | 81,3 | 130,9 |
| | 1m,60 . . . | 17.652 837 | 1.607.341 | 19.260.178 | — | 1 181.405 | 194.460 | 100.950 | 295.410 | 20 67 | 233,1 | 258,4 |
| | Total. . . | 17.781.547 | 2.090.505 | 19.872.052 | 78.275 | 1.557.367 | 210.440 | 139.720 | 350.160 | 21,36 | 195,4 | 246,1 |
| 1910. . | 1m,00 . . . | 359.606 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 1m,60 . . . | 23.232.517 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Total. . | 23 592.123 | 3.823 107 | 27.415.230 | 98.108 | 1.584.751 | — | — | 371.125 | 20.85 | 250,3 | 244,8 |
| 1915. . | 1m,00 . . . | 400.632 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 1m,60 . . . | 28.737.423 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Total. . . | 29.138.055 | 3.295.573 | 32.433.628 | 102.372 | 1.537.725 | — | — | 413.994 | 21.11 | 240,1 | 269,2 |
| 1920. . | 1m,00 . . . | 3.695.957 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 1m,60 . . . | 34.741.062 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Total. . . | 38.437.019 | 6.937.222 | 45.374.241 | 192.386 | 2.991 593 | 301.966 | 243.114 | 545.080 | 22.66 | 242,9 | 234,6 |
| 1925. . | 1m,00 . . . | 4.984.731 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 1m,60 . . . | 53.500 903 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Total. . . | 58.485.634 | 8.962.984 | 67.448.618 | 283.171 | 3.782.572 | 490.438 | 246.432 | 736.870 | 27.29 | 247,0 | 249,5 |
| 1926. . | 1m,00 . . . | 5.890.458 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 1m,60 . . . | 54.405.659 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Total. . . | 60.296.117 | 8.835.180 | 69.131.297 | 239 754 | 3.236.039 | 441.564 | 169 299 | 610 863 | 26.56 | 263,4 | 222,1 |
| 1927. . | 1m,00 . . . | 8.510.604 | 836.979 | 9.347.583 | 55.059 | 822.703 | 52.749 | 22.293 | 75.042 | 27.20 | 263,39 | 165,38 |
| | 1m,60 . . . | 58.370.485 | 4.524.678 | 62.895.163 | 239 591 | 3.084.712 | 468.130 | 132.844 | 600.974 | 25.60 | 259,00 | 165,75 |
| | Total. . . | 66.881.089 | 5.361.657 | 72.242.746 | 294.650 | 3.907.415 | 520.879 | 155.137 | 676.016 | 25.81 | 259,92 | 165,71 |

# QUADRO N. 5

## Unidades de Trafego

| ANNO | BITOLA | NUMERO DE VIAJANTES — KILOMETRO | QUANTIDADE DE TONELADAS — KILOMETRO | | | | | NUMERO DE TRENS — KILOMETRO | MEDIA DE TONELADAS — KILOMETRO POR TREM-KILOMETRO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Equivalencia de viajantes 1 Vk = 1/2 Tk de Mercadorias | Bagagens e Encommendas 1Tk = 4 Tk de Mercadorias | Animaes | Mercadorias | Total | | |
| 1900. . | 1m,00 . . | 29.548.743 | 14.774.371 | 1.938.456 | 1.435.575 | 39.102.474 | 57.250.876 | 1.351.564 | 42,3 |
| | 1m,60 . . | 254.722.376 | 127.361.188 | 20.619.536 | 16.304.995 | 179.315.525 | 343.601.245 | 4.881.459 | 70,3 |
| | Totaes . . | 284.271.119 | 142.135.559 | 22.557.992 | 17.740.571 | 218.417.999 | 400.852.121 | 6.233.023 | 64,3 |
| 1905. . | 1m,00 . . | 26.433.255 | 13.216.628 | 4.808.116 | 1.317.961 | 30.557.389 | 49.900.094 | 1.762.624 | 28,2 |
| | 1m,60 . . | 398.158.343 | 199.079.171 | 39.480.632 | 22.557.377 | 275.348.122 | 535.465 302 | 5.635.956 | 95,1 |
| | Totaes . . | 424.591.598 | 212.295.799 | 41.288.748 | 23.875.338 | 305.905.511 | 585.365.396 | 7.398.580 | 79,2 |
| 1910. . | 1m,00 . . | 36.370.857 | 18.185.428 | 4.247.612 | 1.442.734 | 43.940.579 | 67.816.353 | 2.251.733 | 30,1 |
| | 1m,60 . . | 535.406.071 | 267.703.036 | 45.717.032 | 27.000.283 | 352.761.520 | 693.181.871 | 9.043.592 | 76,6 |
| | Totaes . . | 571.776.928 | 285.888.464 | 49 964.644 | 28.443.017 | 396.702 099 | 760.998.224 | 11.295.325 | 67,4 |
| 1915. . | 1m,00 . . | 45.056.534 | 22.528.257 | 9.036.636 | 1.341.388 | 49.167.078 | 82.123.369 | 2.809.748 | 29,2 |
| | 1m,60 . . | 735.345 421 | 367.672.710 | 68.784.380 | 29.496.522 | 427.317.966 | 893.271.578 | 8.954.309 | 99,7 |
| | Totaes . . | 780.401.955 | 390.200.977 | 77.871.016 | 30 837.910 | 476.485.044 | 975.394.947 | 11.764.057 | 82,9 |
| 1920. . | 1m,00 . . | 87.873.284 | 43.996.642 | 18.204.184 | 1.263.470 | 73.003.267 | 136.407.563 | 3.442.187 | 36,7 |
| | 1m,60 . . | 940.724.250 | 470.362.125 | 121.155.480 | 38.931.906 | 653.844.257 | 1.284.293.768 | 10.660.160 | 120,4 |
| | Totaes . . | 1.028.597.534 | 514.228.767 | 139.359.664 | 40.195 376 | 726.847.524 | 1.420.701.331 | 14.102.347 | 100,7 |
| 1925. . | 1m,00 . . | 192.326.435 | 96.163 213 | 27.452.503 | 2.718.695 | 91.035.116 | 217.369.530 | 4.750.963 | 43,0 |
| | 1m,60 . . | 1 648.447.121 | 824.223.562 | 165.330.236 | 58.037 997 | 838.405.426 | 1.886.017.221 | 12.569.137 | 147,4 |
| | Totaes . . | 1.840.773.556 | 920.386.775 | 192.802.744 | 60.756.690 | 929.440 542 | 2.103.386.751 | 17.320.100 | 118,8 |
| 1926. . | 1m,00 . . | 177.863 530 | 88.931.965 | 27.910.504 | 1.362.586 | 59.721.048 | 177.926.103 | 4.540.037 | 39,1 |
| | 1m,60 . . | 1.658.839.972 | 829.419.789 | 175.203.364 | 43.998.076 | 792.964.192 | 1.841.585.418 | 12.509.008 | 147,2 |
| | Totaes . . | 1.836.703.502 | 918.351.751 | 203.113.868 | 45.360.662 | 852.685.240 | 2.019.511.521 | 17.049.035 | 118,4 |
| 1927. . | 1m,00 . . | 254.285.694 | 127.142.847 | 48.668.748 | 4.066.779 | 216.692.347 | 396.570.721 | 4.820.722 | 82,0 |
| | 1m,60 . . | 1.738.950.244 | 869.475.120 | 210.930.816 | 34.890.684 | 798.940.484 | 1.849.950.924 | 13.180.252 | 139,7 |
| | Totaes . . | 1.993.235.938 | 996.617.967 | 259.599.564 | 38.957.463 | 1.015.632.831 | 2.246.521.645 | 18.000.974 | 124,2 |

PESA

| VIAJANTES | BAGAGENS E ENCOMMENDAS | A ES | ARMAZENAGEM E MULTAS | TELEGRAMMAS | TAXAS E PERCENTAGENS DIVERSAS |
|---|---|---|---|---|---|
| 8.170:424$895 | 2.255:730$925 | 8 | 67:844$265 | 155:305$980 | 372:051$502 |
| 8.978:313$360 | 2.170:639$530 | 1.( | 105:863$715 | 53:341$460 | 451:378$689 |
| 10.551:528$361 | 2.236:569$960 | 1.: | 66:915$987 | 66:582$494 | 635:672$455 |
| 15.253:989$000 | 3.727:563$000 | 1.9 | 99:206$000 | 64:788$000 | 840:302$000 |
| 25.502:684$939 | 6.582:817$247 | 3.0$000 | 310:255$415 | 97:256$387 | 901:669$346 |
| 43.270:303$920 | 11.046:549$740 | 3.0$400 | 743:435$130 | 167:562$168 | 2.779:425$302 |
| 42.708:975$155 | 15.878:385$214 | 3.7$100 | 1.025:649$860 | 152:727$588 | 3.325:346$392 |
| 46.718:906$471 | 14.994:612$210 | 3.3$700 | 1.171:586$950 | 137:669$629 | 3.180:173$869 |

essoal, material e combustivel)

| TOTAL GERAL | ANNO | 4ª DIVISÃO cção 1) | 4ª DIVISÃO Officinas | 5ª divisão — Via Permanente | TOTAES (2) |
|---|---|---|---|---|---|
| 31.917:376$887 | 1900 . . . | .425$793 | 4.241:543$390 | 6.615:244$432 | 27.253:719$168 |
| 34.854:954$919 | 1905 . . . | :241$160 | 4.187:317$138 | 7.518:226$412 | 29.230:819$624 |
| 51.314:234$772 | 1910 . . . | :110$619 | 6.373.900$497 | 8.667:335$412 | 39.205:717$762 |
| 61.808:683$316 | 1915 . . . | :973$463 | 8.183:429$940 | 9.612:312$838 | 56.254:709$432 |
| 110.854:576$193 | 1920 . . . | :078$266 | 15.042:569$178 | 16.960:571$994 | 100.385:592$229 |
| 194:883:640$856 | 1925 . . . | :687$712 | 30.811:463$539 | 28.816:506$299 | 146.116:617$342 |
| 218.814:917$496 | 1926 . . . | :353$883 | 33.131:003$401 | 34.768:325$782 | 163.996:527$489 |
| 257.848:150$663 | 1927 . . . | :318$415 | 40.320:943$307 | 41.739:384$442 | 199.609:721$755 |

material rodante.
de obras para terceiros.

# QUADRO N. 6

## RECEITA E DESPESA

### RECEITA GERAL

| ANNO | RENDA INDUSTRIAL | RENDA ORDINARIA (DE PROPRIOS) | RENDA EXTRA-ORDINARIA | RENDA EVENTUAL | FUNDO PARA OBRIGAÇÕES FERRO-VIARIAS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 29.532:157$372 | 65:776$008 | 14:088$197 | 211:632$119 | -- | 29.823:653$696 |
| 1905 | 28.487:614$984 | 60:905$846 | 7:455$000 | 85:517$112 | -- | 28.641:492$942 |
| 1910 | 29.361:103$963 | 55:699$334 | 500$000 | 31:263$089 | — | 29.448:566$386 |
| 1915 | 42.847:350$000 | 130:047$000 | 16:804$000 | 80:321$000 | — | 43.074:522$000 |
| 1920 | 83.746:559$139 | 87:361$444 | 115:008$250 | 242:898$333 | — | 84.191:827$166 |
| 1925 | 125.617:671$187 | 85:367$800 | 2.167:094$079 | 99:855$058 | (*) 7.314:283$725 | 135.284:271$849 |
| 1926 | 130.986:300$380 | 105:185$000 | 408:306$117 | 160:012$472 | 9.453:642$890 | 141.113:446$859 |
| 1927 | 137.684:281$872 | 66:600$400 | 426:240$250 | 161:049$205 | 10.797:980$170 | 149.136:157$897 |

(*) Cobrado a partir de 26 — 5 — 1925.

### DETALHE DA RENDA INDUSTRIAL

| ANNO | VIAJANTES | BAGAGENS E ENCOMMENDAS | ANIMAES | MERCADORIAS | VEHICULOS | TRENS ESPECIAES | ARMAZENAGEM E MULTAS | TELEGRAMMAS | TAXAS PERCENTAGENS DIVERSAS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 8.170:424$895 | 2.255:730$925 | 828:541$376 | 17.672:933$409 | 9.275$020 | — | 67:844$265 | 155:405$980 | 472:051$502 |
| 1905 | 8.978:313$360 | 2.170:639$530 | 1.078:276$310 | 15.642:955$840 | 6.846$080 | — | 105:853$715 | 53:441$460 | 451:378$689 |
| 1910 | 10.551:528$361 | 2.236:569$960 | 1.408:734$559 | 14.477:814$447 | 17.285$700 | — | 66:915$887 | 66:582$494 | 635:672$455 |
| 1915 | 15.253:989$000 | 3.727:563$000 | 1.997:364$000 | 20.847:592$000 | 16:549$000 | — | 99:206$000 | 64:788$000 | 840:302$000 |
| 1920 | 25.502:684$939 | 6.582:817$247 | 3.382:883$800 | 46.282:337$026 | — | 116:560$000 | 310:255$415 | 97:256$887 | 901:699$346 |
| 1925 | 43.270:303$920 | 11.046:549$740 | 3.806:812$205 | 63.733:822$422 | — | 69:769$400 | 744:435$130 | 167:562$168 | 2.779:425$302 |
| 1926 | 42.708:975$155 | 15.878:385$214 | 3.820:554$220 | 64.050:104$861 | — | 24:557$100 | 1.025:649$860 | 152:727$588 | 3.325:346$392 |
| 1927 | 46.718:906$471 | 14.994:612$210 | 3.512:767$000 | 76.453:798$815 | — | 3:423$700 | 1.171:586$950 | 137:669$629 | 3.183:173$869 |

### Despesa financeira do custeio e obras novas

| ANNO | CUSTEIO — PESSOAL — 1ª divisão — Administração | 2ª divisão — Trafego | 3ª divisão — Contabilidade | 4ª divisão — Locomoção | 5ª divisão — Via Perma.te | Total do pessoal | MATERIAL — Material | Combustivel | Total do custeio | OBRAS NOVAS — Pessoal e Material | EXERCICIOS FINDOS — Pessoal e Material | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 395:855$027 | 7.359:653$357 | 496:448$346 | 4.108:602$288 | 4.772:422$926 | 17.132:961$944 | 5.530:200$086 | 4.590:537$138 | 27.253:719$168 | 4.663:657$719 | $ | 31.917:376$887 |
| 1905 | 453:491$156 | 7.706:102$449 | 506:257$625 | 4.653:693$865 | 5.816:973$196 | 19.138:518$291 | 9.300:714$560 | 3.283:657$938 | 31.722.890$789 | 3.106:647$300 | 25:416$840 | 34.854:954$919 |
| 1910 | 619:663$023 | 11.247:289$922 | 578:623$221 | 8.223:442$478 | 7.114:994$181 | 27.784:012$825 | 7.577:488$207 | 4.107:794$226 | 39.469:295$258 | 11.623:444$835 | 221:494$679 | 51.314:234$772 |
| 1915 | 1.180:152$130 | 12.840:945$213 | 997:805$29. | 8.920:687$190 | 7.324:303$758 | 31.263:893$588 | 10.269:456$943 | 14.428:203$587 | 55.961:554$118 | 5.735.935$224 | 111 193$974 | 61.808:683$316 |
| 1920 | 1.358:105$048 | 18.292:160$607 | 1.348:840$931 | 17.644:500$146 | 10.902:858$175 | 49.546:464$907 | 16.256:988$131 | 28.860:471$443 | 94.663:924$481 | 15.935:489$251 | 225 162$461 | 110.854:576$193 |
| 1925 | 1.852:489$918 | 31.823:213$615 | 2.105:587$397 | 27.862:640$834 | 19.549:212$860 | 83.193:144$624 | 26.601:794$611 | 35.350:776$283 | 145.145:715$518 | 46.383:841$584 | 3.354:083$754 | 194:883:640$856 |
| 1926 | 2.019:264$314 | 33.000:354$114 | 2.366:159$057 | 37.288:034$007 | 26.622:844$355 | 101.295:655$847 | 28.826:945$859 | 37.285.854$946 | 167.409:456$652 | 28.151:146$296 | 23.254:314$548 | 218.814.917$496 |
| 1927 | 2.343:833$370 | 39.701:866$397 | 2.572:196$793 | 39.690:571$526 | 28.188.033$723 | 112.496:501$809 | 42.296:122$343 | 48.527:940$790 | 203.320:564$942 | 16.272:012$933 | 38.255:572$788 | 257.848:150$653 |

### Custeio industrial dos serviços (inclusive pessoal, material e combustivel)

| ANNO | 1ª divisão — Administração | 2ª divisão — Trafego | 3ª divisão — Contabilidade | 4ª DIVISÃO — Tracção — (1) | 4ª DIVISÃO — Officinas | 5ª divisão — Via Permanente | TOTAES (2) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 426:782$411 | 8.550:592$974 | 537.130$268 | 6.882.425$793 | 4.241:544$390 | 6.015:244$432 | 27.253.719$168 |
| 1905 | 514:485$267 | 9.204:976$170 | 554.674$477 | 7.251:241$160 | 4.187:417$138 | 7.518:226$412 | 29.230:819$624 |
| 1910 | 800:258$382 | 12.953:689$692 | 628.413$160 | 9.782.110$619 | 6.373.900$497 | 8.657:345$412 | 49.205:717$762 |
| 1915 | 2.035:392$457 | 17.065.897$565 | 1.074.703$290 | 18.281.973$454 | 8.183.429$940 | 9.612:312$838 | 56.254:709$432 |
| 1920 | 1.546:348$116 | 23.395:224$725 | 1.506.799$950 | 42.624:078$266 | 15.042:569$178 | 16.950:571$934 | 100.885:592$229 |
| 1925 | 2.310:484$016 | 38.745:075$956 | 2.457.393$220 | 42.975.087$712 | 30.811:464$541 | 28.816.506$294 | 145.116:617$442 |
| 1926 | 2.316.094$086 | 43.489.980$200 | 2.667.770$128 | 47.424.454$881 | 33.131.003$401 | 34.768.425$782 | 163.936:527$489 |
| 1927 | 3.129.636$359 | 47.406.974$000 | 3.857.465$172 | 63.925.418$415 | 40.426.943$307 | 41.739.384$442 | 199.609:721$755 |

NOTA: — (1) — Inclusive as baixas do material rodante
(2) — Excluidas as despesas de obras para terceiros.

Quadro n. 7

## Despesa industrial e financeira de custeio, nos annos de 1907 a 1927

| ANNOS | DESPESA INDUSTRIAL (x) | DESPESA FINANCEIRA | | |
|---|---|---|---|---|
| | | DESPESA DO EXERCICIO | DESPESA DE EXERCICIOS ANTERIORES | TOTAL |
| 1907 | 32.243:371$555 | 36.943:537$284 | 1.376:603$554 | 38.320:149$838 |
| 1908 | 32.760:601$262 | 35.757.882$108 | 106:575$081 | 35.864:457$189 |
| 1909 | 31.746:954$836 | 38.362:331$593 | 109:698$304 | 38.472:029$897 |
| 1910 | 39.205:717$762 | 42.798:393$308 | 231:494$659 | 43.029:887$967 |
| 1911 | 43.696:364$304 | 48.189:465$920 | 5.527:074$460 | 53.716:540$380 |
| 1912 | 48.295:772$266 | 46.391:816$183 | 2.005:146$617 | 48.396:962$800 |
| 1913 | 49.546:338$780 | 50.147:937$600 | 588:443$481 | 50.736:381$081 |
| 1914 | 46.721:909$316 | 53.189:748$728 | 46:310$645 | 53.236:059$373 |
| 1915 | 56.719:513$894 | 57.216:569$031 | 111:193$974 | 57.327:763$005 |
| 1916 | 67.123:770$967 | 69.754:045$990 | 910:931$081 | 70.664:977$071 |
| 1917 | 78.809:109$399 | 78.658:515$081 | 1.040:393$355 | 79.698:908$436 |
| 1918 | 78.058:706$526 | 74.163:865$122 | 406:787$848 | 74.570:652$970 |
| 1919 | 86.507:149$047 | 95.827:090$157 | 571:548$446 | 96.398:638$603 |
| 1920 | 100.385:592$229 | 94.663.924$481 | 225:162$461 | 94.889:086$942 |
| 1921 | 111.793:818$527 | 114.757:090$678 | 656:390$593 | 115.413:481$271 |
| 1922 | 107.945:232$064 | 109.903:455$088 | 2.417:684$383 | 112.321:139$471 |
| 1923 | 117.854:999$116 | 111.481:755$266 | 66:979$015 | 111.548:734$281 |
| 1924 | 133.080.828$469 | 141.657:520$891 | 246:887$560 | 141.904:408$451 |
| 1925 | 146.647:711$277 | 145.145:715$518 | 3.354:083$754 | 148.499:799$272 |
| 1926 | 164.987:819$533 | 167.409:456$652 | 5.346:129$809 | 172.755:586$461 |
| 1927 | 200.314:829$219 | 203.320:564$942 | 4.562:328$778 | 207.882:893$720 |

(x) Na despesa industrial estão incluidos os serviços para terceiros.

Quadro n. 8

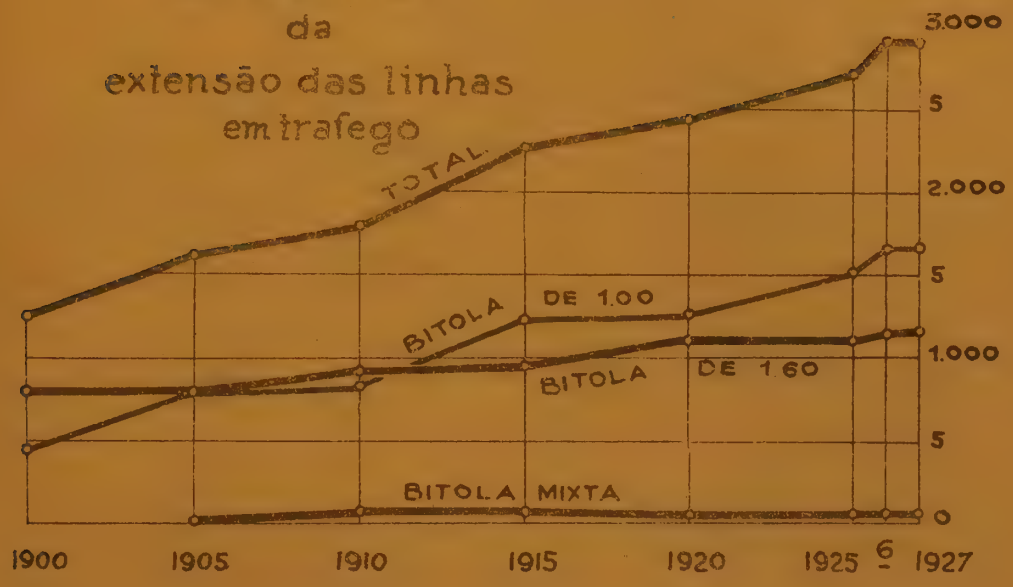
## Médias de receita e despesa (**) referentes as unidades de trafego

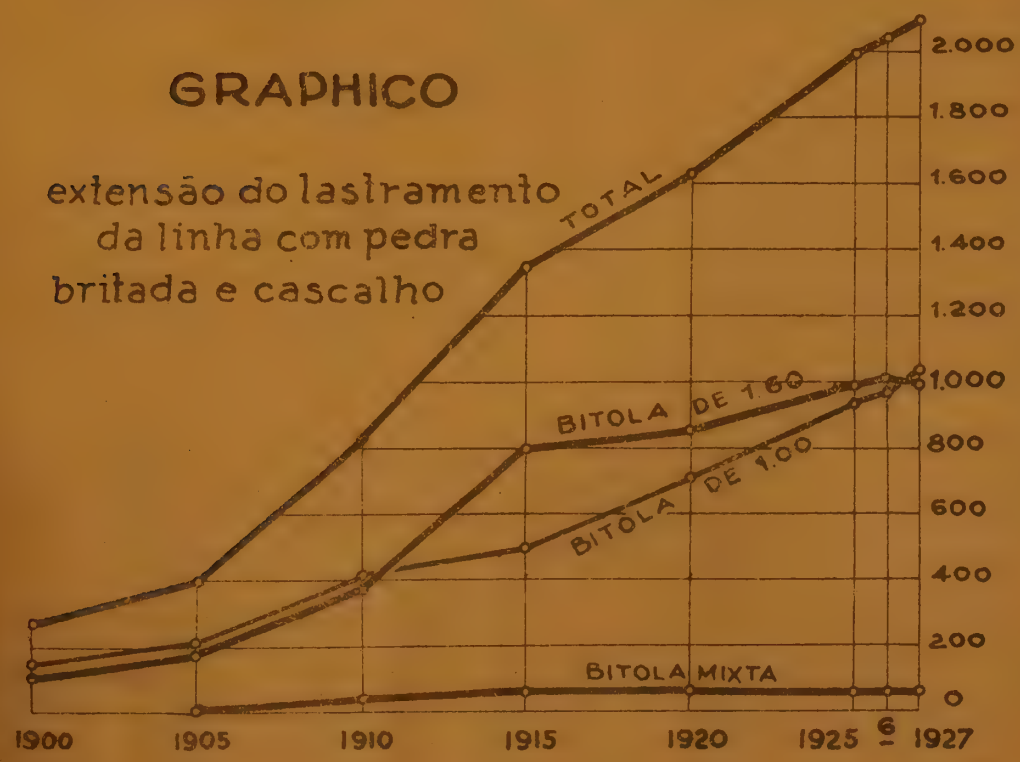
| ANNOS | POR TONELADA — KILOMETRO (EM RÉIS) | | | | | POR TREM — KILOMETRO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RENDA INDUSTRIAL (*) | DESPESA DE CUSTO | | | | RENDA INDUSTRIAL | DESPESA DE CUSTEIO | | | |
| | | Pessoal | Material | Combustivel | Total | | Pessoal | Material | Combustivel | Total |
| 1900 | 73,6 | 42,7 | 13,8 | 11,5 | 68,0 | 4$736 | 2$748 | $887 | $737 | 4$372 |
| 1905 | 48,6 | 32,6 | 15,9 | 5,6 | 54,1 | 3$851 | 2$658 | 1$257 | $444 | 4$287 |
| 1910 | 38,6 | 36,5 | 10,0 | 5,4 | 51,9 | 2$599 | 2$459 | $671 | $364 | 3$494 |
| 1915 | 43,9 | 32,1 | 10,5 | 14,8 | 57,4 | 3$642 | 2$586 | $872 | 1$227 | 4$757 |
| 1920 | 58,9 | 34,8 | 11,5 | 20,3 | 66,6 | 5$938 | 3$513 | 1$152 | 2$046 | 6$711 |
| 1925 | 61,0 | 40,4 | 2,9 | 17,1 | 70,4 | 7$203 | 4$803 | 1$536 | 2$041 | 8$380 |
| 1926 | 64,8 | 50,1 | 14,2 | 18,4 | 82,7 | 7$682 | 5$941 | 1$690 | 2$186 | 9$817 |
| 1927 | 65,3 | 50,2 | 18,9 | 21,6 | 90,8 | 8$120 | 6$249 | 2$349 | 2$695 | 11$294 |

(*) Na renda industrial não se computam as arrecadações para fins especiaes, como sejam os 10 % cobrados sobre as tarifas para fundo de garantia das obrigações ferroviarias.
(**) A despesa é a despesa financeira.

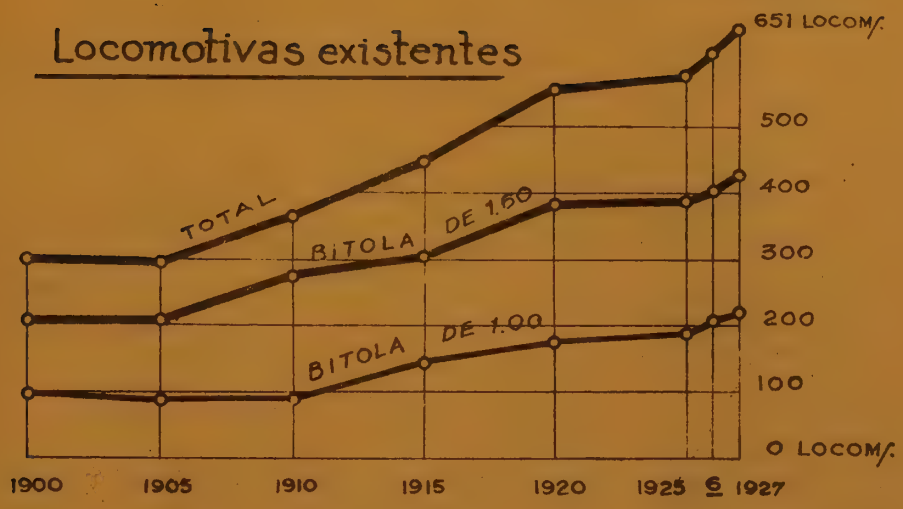
E. F. C. B.

O. RIB. DEL.

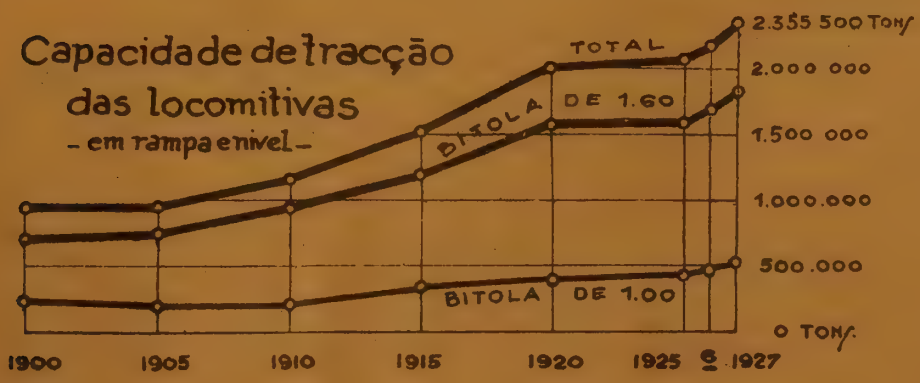


E. F. C. B.

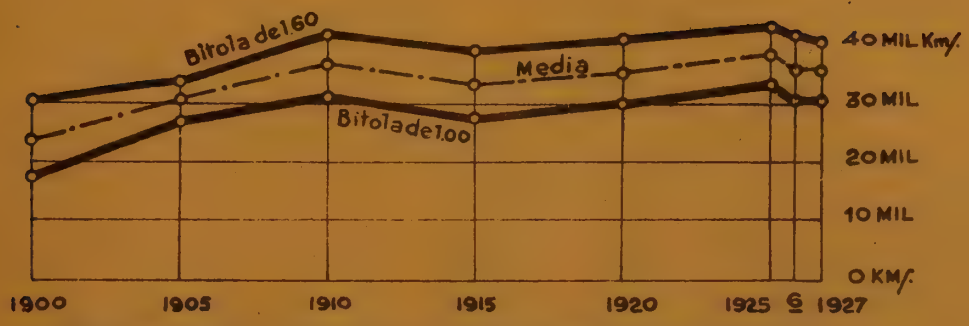

Locomotivas existentes
651 LOCOM/.
500
400
300
200
100
0 LOCOM/.
TOTAL
BITOLA DE 1.60
BITOLA DE 1.00
1900
1905
1910
1915
1920
1925 & 1927

Força de tracção
das locomotivas
- em libras -
15.461.500 lb/.
10.000.000 lb/.
5.000.000 lb/
0 lb/
TOTAL
BITOLA DE 1.60
BITOLA DE 1.00
1900
1905
1910
1915
1920
1925 & 1927

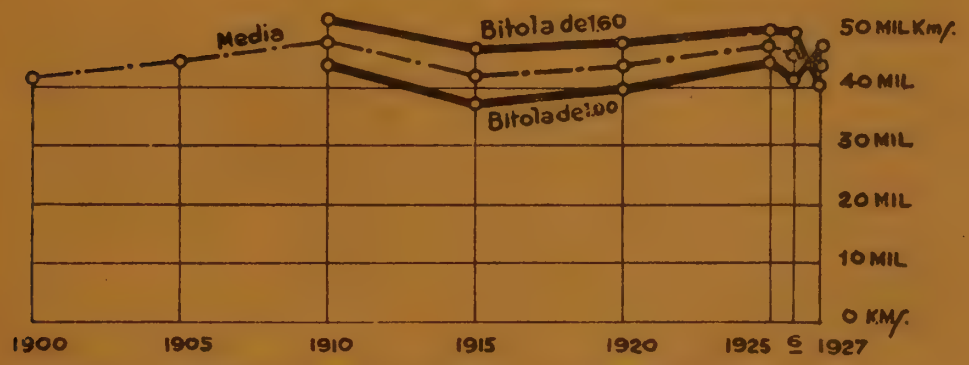

Capacidade de tracção
das locomitivas
- em rampa e nivel -
2.355 500 Ton/.
2.000 000
1.500 000
1.000.000
500.000
0 Ton/.
TOTAL
BITOLA DE 1.60
BITOLA DE 1.00
1900
1905
1910
1915
1920
1925 & 1927

E. F. C. B.

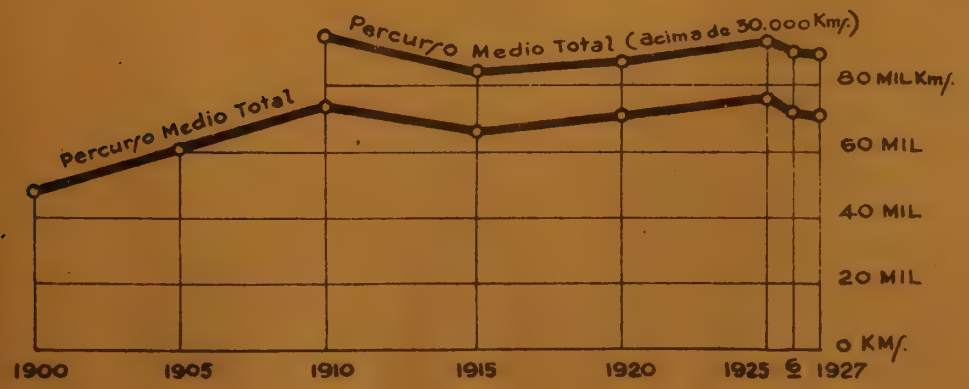
# GRAPHICOS
## dos
## percursos medios das locomotivas




*Percurso medio annual de uma locomotiva calculado pela media da totalidade dos percursos e da totalidade das locomotivas.*

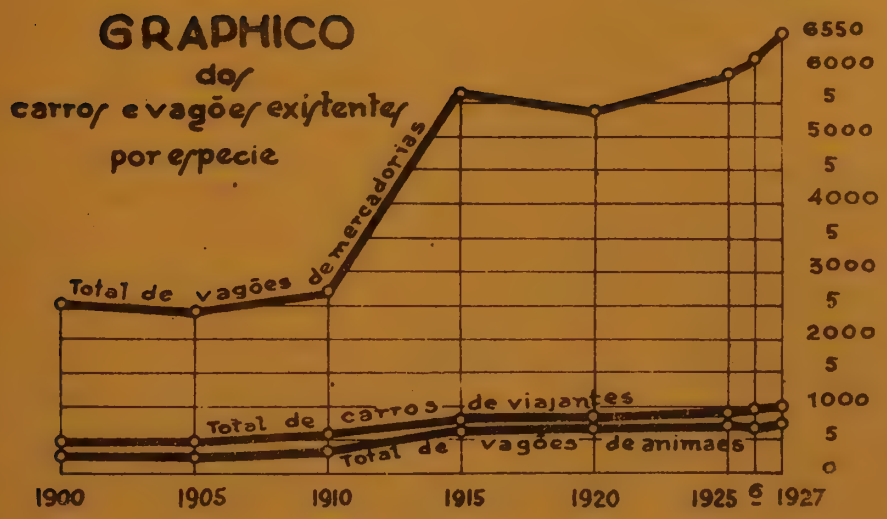


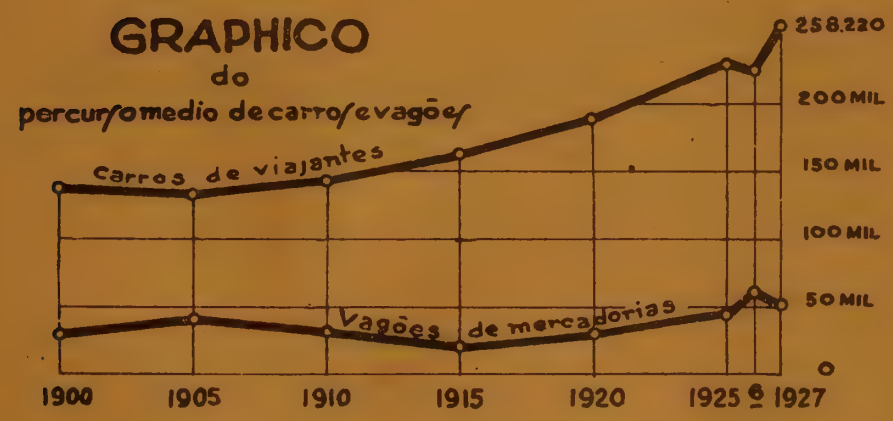

*Percurso medio das locomotivas que maior percurso fiseram calculado sobre as que tiveram percurso superior a 30.000 Kiloms.*

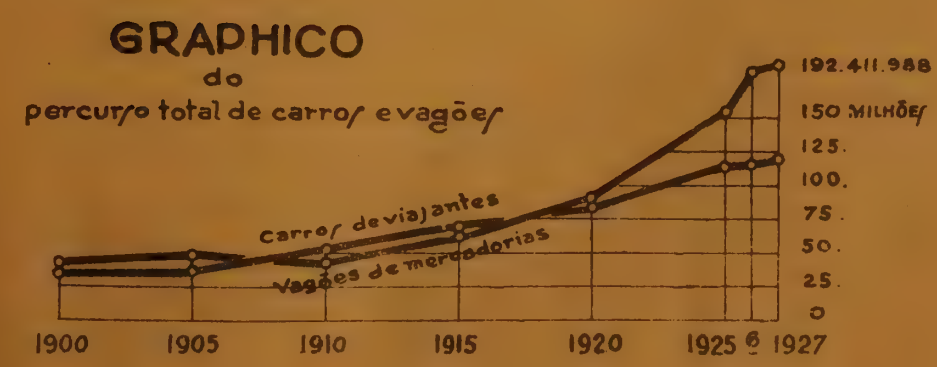



*Percurso medio total das locomotivas em ambas as bitolas.*

E. F. C. B.
GRAPHICO
dos
carros e vagões existentes
por especie e bitola
Vagões de mercadorias de 1.60
Vagões de mercadorias de 1.00
etc. 1.60
Carros especiaes, de passag.
Vagões de animaes 1.60
Carros especiaes de passag.
etc. de 1.00
Vagões de animaes de 1.00
4653
4.000
3.500
3.000
2500
2000
1500
1000
9
8
7
6
500
4
3
2
1
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925
6
1927

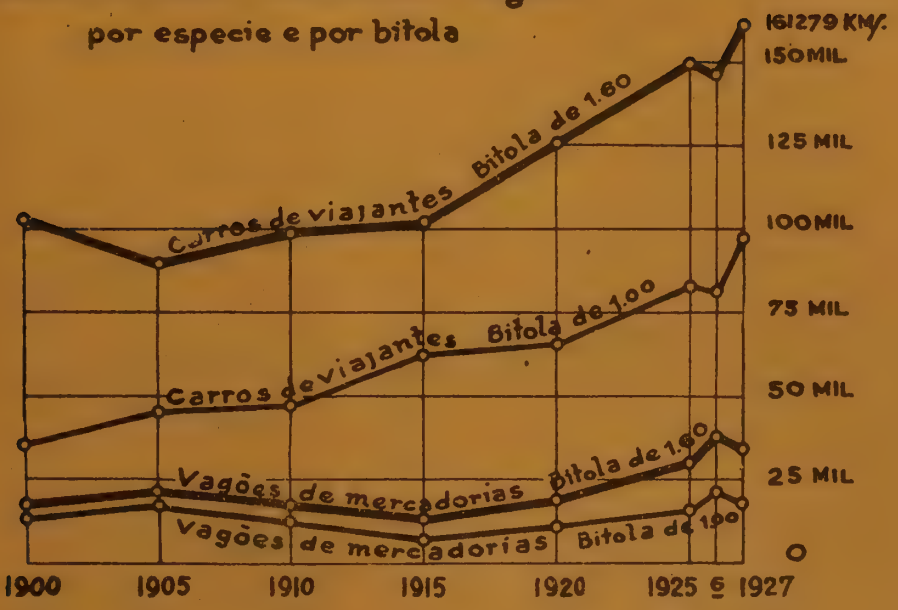

GRAPHICO
do
carros e vagões existentes
por especie
Total de vagões de mercadorias
Total de carros de viajantes
Total de vagões de animaes
6550
6000
5
5000
5
4000
5
3000
5
2000
5
1000
5
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925 e 1927


GRAPHICO
do
percurso medio de carros e vagões
Carros de viajantes
Vagões de mercadorias
258.220
200 MIL
150 MIL
100 MIL
50 MIL
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925 e 1927

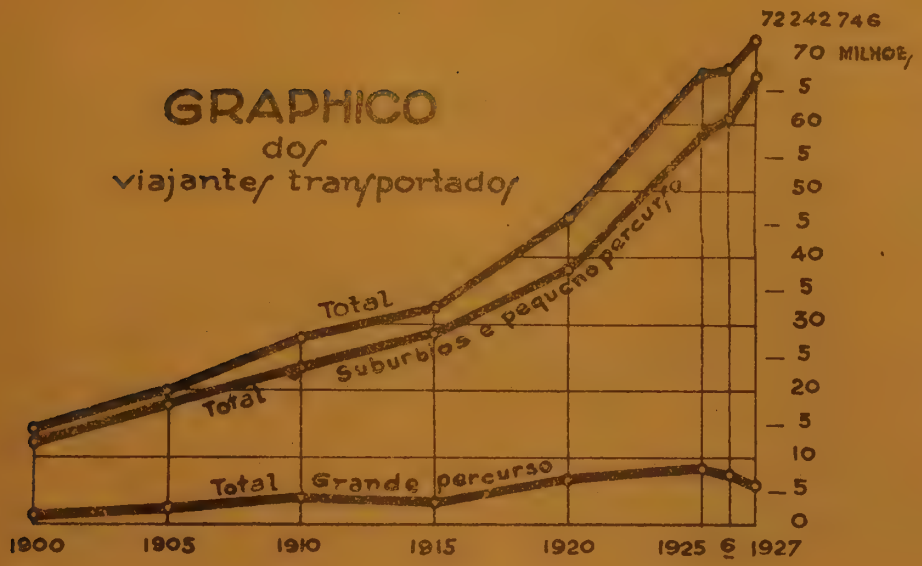

GRAPHICO
do
percurso total de carros e vagões
Carros de viajantes
Vagões de mercadorias
192.411.988
150 MILHÕES
125.
100.
75.
50.
25.
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925 e 1927

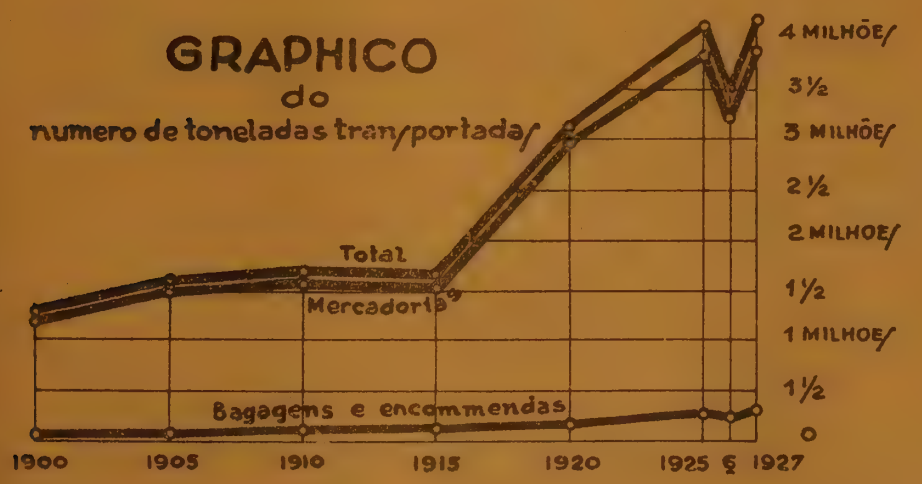
E. F. C. B.

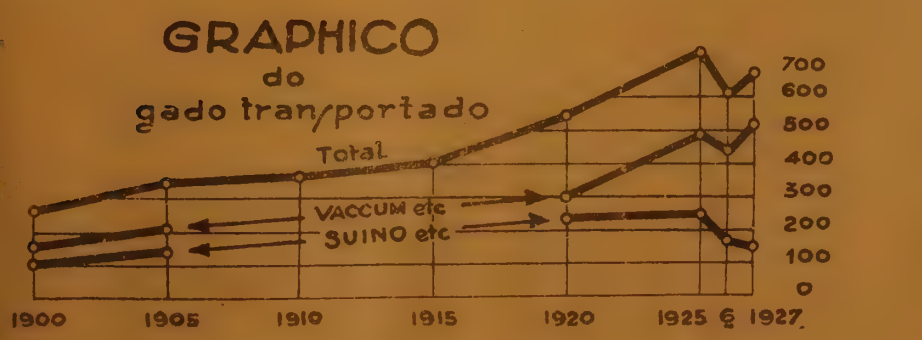
# GRAPHICO
do
percurso medio dos carros e vagões
por especie e por bitola

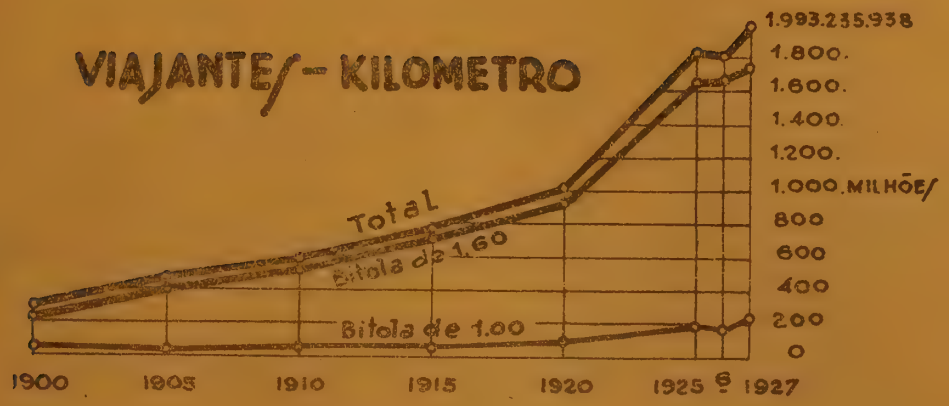


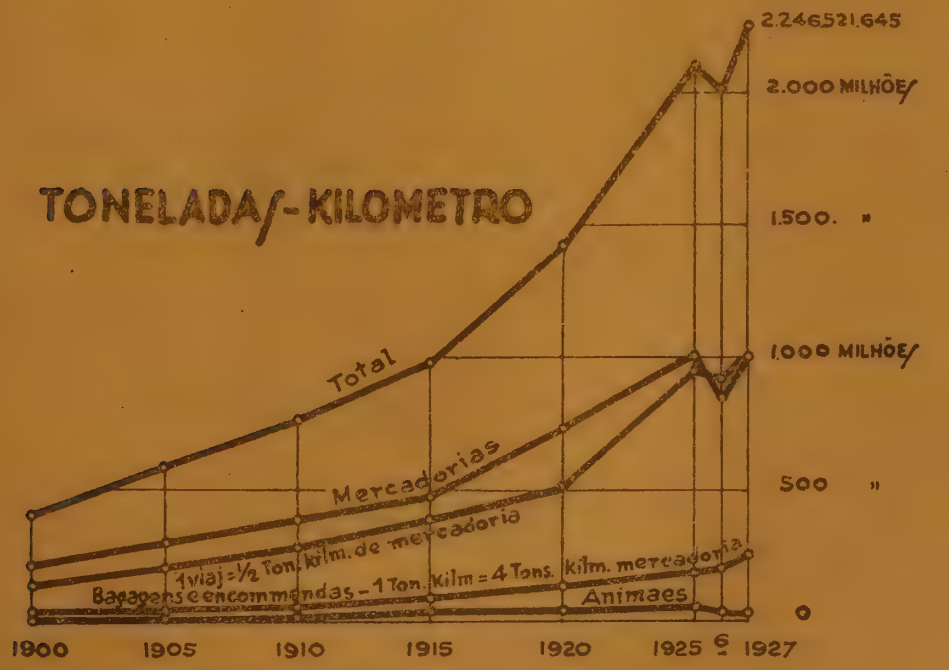

# GRAPHICO
do
percurso total de carros e vagões
(inclusive os carros e vagões vasios
e exclusive os vagões de bagagem
— e animaes —)

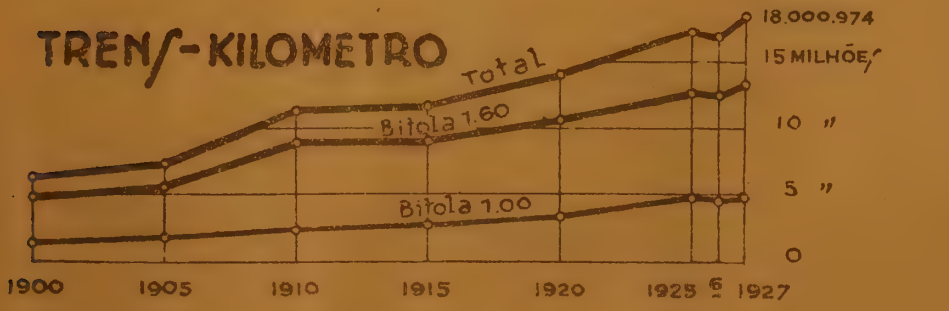

GRAPHICO
do/
viajante/ tran/portado/
Total
Suburbios e pequeno percurso
Total
Total Grande percurso
72242746
70 MILHOE/
5
60
5
50
5
40
5
30
5
20
5
10
5
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925 & 1927


GRAPHICO
do
numero de toneladas tran/portada/
Total
Mercadorias
Bagagens e encommendas
4 MILHÕE/
3½
3 MILHÕE/
2½
2 MILHOE/
1½
1 MILHOE/
½
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925 & 1927

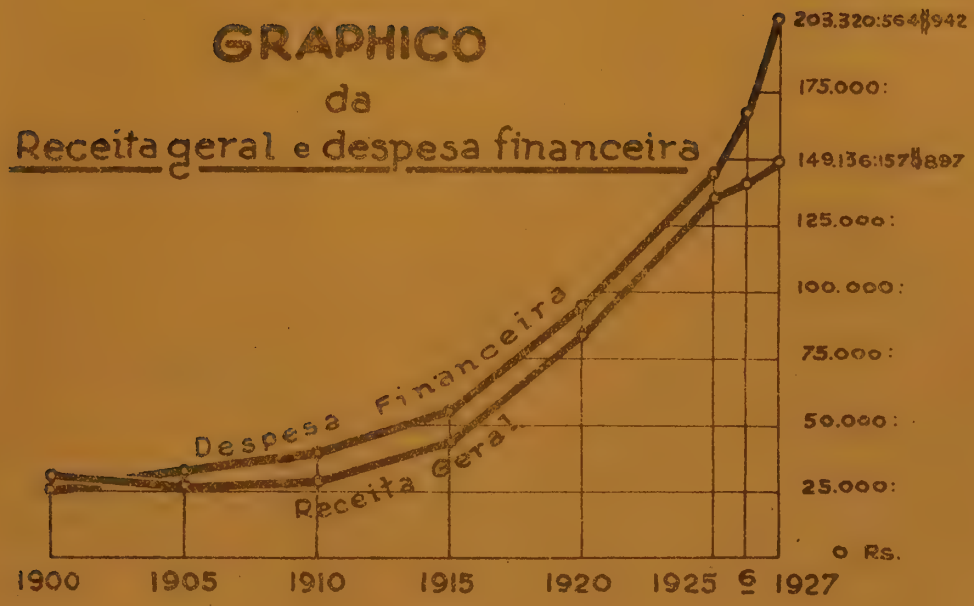

GRAPHICO
do
gado tran/portado
Total
VACCUM etc
SUINO etc
700
600
500
400
300
200
100
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925 & 1927

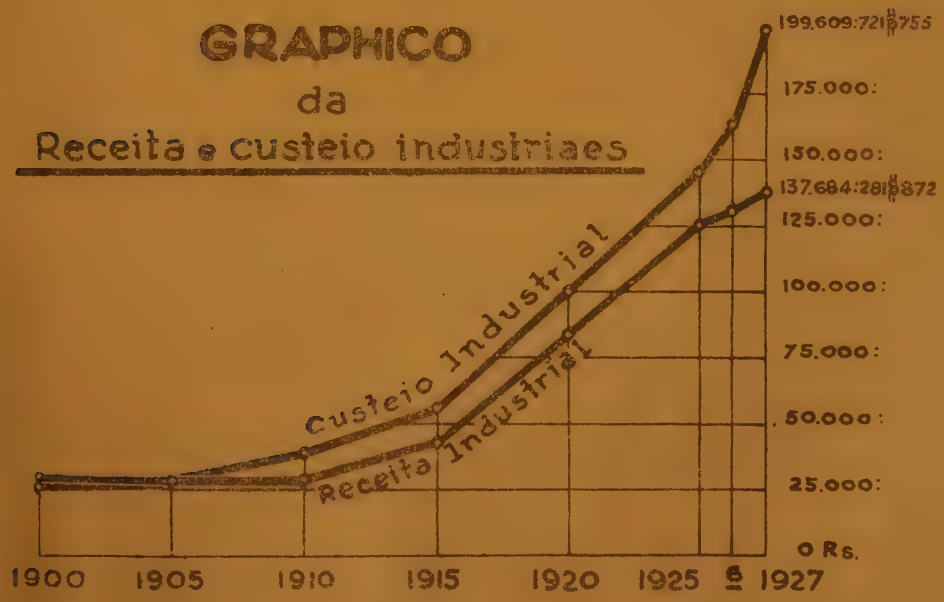

VIAJANTES-KILOMETRO
1.993.235.938
1.800.
1.600.
1.400.
1.200.
1.000. MILHÕES
800
600
400
200
0
Total
Bitola de 1.60
Bitola de 1.00
1900
1905
1910
1915
1920
1925 e 1927


TONELADAS-KILOMETRO
2.246521.645
2.000 MILHÕES
1.500. "
1.000 MILHÕES
500 "
0
Total
Mercadorias
1 viaj = ½ Ton. kilm. de mercadoria
Bagagens e encommendas - 1 Ton. Kilm = 4 Tons. Kilm. mercadoria
Animaes
1900
1905
1910
1915
1920
1925 e 1927


TRENS-KILOMETRO
18.000.974
15 MILHÕES
10 "
5 "
0
Total
Bitola 1.60
Bitola 1.00
1900
1905
1910
1915
1920
1925 e 1927

E.F.C.B.
O.RIB. DES.



# PESSOAL

Em 31 de dezembro de 1927 existiam, nos diversos serviços da Estrada, 28.396 funccionarios effectivos e extranumerarios de todas as categorias, desde o Director ao simples trabalhador, assim discriminados:

| | Titulados | Jornaleiros | Total |
|---|---|---|---|
| *1ª Divisão* : | | | |
| Administração Central | 196 | 211 | 407 |
| *2ª Divisão* : | | | |
| Trafego, Movimento, Telegrapho e Illuminação | 3.119 | 5.857 | 8.976 |
| *3ª Divisão* : | | | |
| Contabilidade e Estatistica | 374 | 272 | 646 |
| *4ª Divisão* : | | | |
| Locomoção | 1.237 | 8.996 | 10.233 |
| *5ª Divisão* : | | | |
| Via Permanente e Edificios | 370 | 7.678 | 8 048 |
| *6ª Divisão. (Provisoria)* : | | | |
| Construcção | 25 | 61 | 86 |
| | 5.321 | 23.075 | 28.396 |

o que dá 9,7 funccionarios por kilometro de linha em trafego.

# RELATORIO

1942

# 1ª DIVISÃO

---

# ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

# SECRETARIA

Os serviços neste departamento foram executados com a devida normalidade, apezar do augmento geral do expediente. Pelo quadro abaixo se verifica que de 1900 a 1927 o numero de processos quadruplicou e que a proporção do augmento dos funccionarios não acompanhou a do serviço.

A cada empregado em exercicio cabe, presentemente, maior somma de serviço, maximé levando em conta as regalias de férias, licenças, etc., hoje mais amplas do que antigamente e extensivas ao pessoal jornaleiro.

| | 1900 | 1905 | 1910 | 1915 | 1920 | 1925 | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Papeis recebidos e processados. . . . . | 10.500 | 15.649 | 19.393 | 23.858 | 39.858 | 34.996 | 58.746 | 45.260 |
| Officios, cartas, circulares, portarias, etc., expedidos . . . . . | 5.673 | 9.206 | 14.352 | 16.954 | 15.186 | 22.506 | 19.255 | 35.335 |
| Termos de ajuste, contractos, etc. . . . | 321 | 373 | 675 | 438 | 2.284 | 711 | 677 | 665 |
| Total de processos . . | 16.494 | 25.228 | 34.420 | 41.250 | 57.328 | 58.213 | 78.678 | 81.260 |
| *Indice quantitativo dos processos. . . . .* | *100* | *152* | *208* | *250* | *347* | *352* | *477* | *492* |
| Empregados titulados . | 15 | 15 | 10 | 25 | 20 | 43 | 43 | 43 |
| » jornaleiros, inclusive serventes . | 3 | 3 | 8 | 3 | 20 | 15 | 22 | 25 |
| Total . . . . . | 18 | 18 | 18 | 28 | 40 | 58 | 65 | 68 |
| *Indice quantitativo dos empregados . . . .* | *100* | *100* | *100* | *155* | *222* | *322* | *361* | *377* |
| *Indice demonstrativo da relação entre a quantidade de empregados e a quantidade de processos. . . . . .* | *100* | *66* | *48* | *62* | *64* | *91* | *76* | *76* |

## Estatistica detalhada do serviço da secretaria

| NATUREZA DO SERVIÇO (Discriminação) | TOTAL | | CONFRONTO | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Parcial | Geral | 1925 | 1926 | 1927 |
| *Expediente* | | | | | |
| Requerimentos de particulares | 4.738 | — | — | — | — |
| » » empregados | 4.600 | — | — | — | — |
| » dirigidos ao Ministerio da Viação | 3.238 | — | — | — | — |
| » de licenças | 4.670 | — | — | — | — |
| Avisos e Officios do Ministerio da Viação | 3.995 | — | — | — | — |
| » » » e cartas de outros ministerios e particulares | 5.978 | — | — | — | — |
| Occorrencias | 1.030 | — | — | — | — |
| Reclamações | 2.217 | — | — | — | — |
| Officios, memoranda e telegrammas das Divisões e Contadoria | 15.260 | — | — | — | — |
| Papeis entrados e processados | — | 45.260 | 34.906 | 58.746 | 45.260 |
| Requerimentos com despacho no livro da porta | — | 13.032 | 11.509 | 20.545 | 13.032 |
| Officios e correspondencia da Directoria para as Divisões da Estrada e diversos | — | 9.954 | 3.666 | 3.175 | 9.954 |
| Officios da Directoria para o Ministerio da Viação | — | 7.391 | 5.264 | 4.651 | 7.391 |
| Officios e correspondencia da Secretaria | — | 5.932 | 6.540 | 5.086 | 5.932 |
| Cartas de encommendas | — | 36 | — | — | 36 |
| » diversas | — | 3.730 | 383 | 392 | 3.730 |
| Circulares expedidas | — | 89 | 55 | 56 | 89 |
| Termos de fianças de empregados | — | 480 | 538 | 477 | 480 |
| Certidões para fins eleitoraes | — | — | 46 | 1 | — |
| » ex-officio | — | — | 50 | 37 | — |
| » » requisitadas pelo Ministerio da Viação | — | 57 | — | — | 57 |
| Certidões extrahidas | — | 1.047 | 612 | 767 | 1.047 |
| Termos de contractos | — | 110 | 50 | 26 | 110 |
| » promissorios | — | 8 | 4 | 8 | 8 |
| » de ajustes e concessões | — | 12 | 119 | 166 | 12 |
| Editaes | — | — | 109 | 96 | — |
| Contractos assignados | — | 13 | — | — | 13 |
| Accordo | — | 1 | — | — | 1 |
| Termos de responsabilidade com garantia bancaria assignados | — | 41 | — | — | 41 |
| Guias para fianças | — | 480 | 612 | 767 | 480 |
| *Registros* | | | | | |
| Matriculas de pessoal titulado | — | 769 | 711 | 281 | 769 |
| Portarias de nomeação do Ministerio | — | 61 | 21 | 52 | 61 |
| » » » da Directoria | — | 705 | 711 | 136 | 705 |
| Decretos de nomeação | — | 3 | — | — | 3 |
| Portarias de licença do Ministerio | — | 2.108 | 2.108 | 1.683 | 2.108 |
| Decretos do Governo concedendo licença | — | 105 | 42 | 64 | 105 |
| Portarias de licença | — | 1.472 | 1.518 | 1.315 | 1.472 |
| » do Ministerio, sem sello (art. 17) | — | 487 | 520 | 498 | 487 |
| Aposentadorias | — | 41 | 38 | 74 | 41 |
| Guias para inspecção de saude | — | 714 | 634 | 716 | 714 |

| NATUREZA DO SERVIÇO — (Discriminação) | TOTAL | | CONFRONTO | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Parcial | Geral | 1925 | 1926 | 1927 |
| Requisições e inspecções de saude a domicilio | — | 51 | 26 | 35 | 51 |
| Requisições e inspecções de Saude para aposentadorias | — | 68 | 142 | 37 | 68 |
| Requisições e inspecções de Saude para orgãos visuaes | — | 61 | 24 | 72 | 61 |
| Portarias de nomeação do Ministerio | — | 258 | — | 22 | 258 |
| Titulos de promoção da Directoria | — | 456 | — | 163 | 456 |
| Exonerações | — | 69 | — | 81 | 69 |
| *Cobrança de Sello* | | | | | |
| Sello proporcional de contractos estampilhados no acto da assignatura | — | 14:022$000 | 33:613$000 | 21:378$000 | 14:022$000 |
| Sellos pagos por verba | — | — | 5:206$000 | 148$000 | 125$000 |
| Sellos pagos por termos promissorios | — | 125$000 | 172$000 | 54:504$000 | 8:013$000 |
| Sellos fixos de petições | — | — | 29:653$500 | 8:217$100 | 2:684$000 |
| Sellos de certidões | — | 8:013$000 | 6:866$300 | 4:514$000 | 15:160$000 |
| Sellos de ajuste e concessões | — | 2:684$000 | 3:494$200 | 19:455$000 | 1:585$000 |
| Sellos de portarias de licenças | — | 15:160$000 | 17:800$000 | 960$000 | 7:360$000 |
| Sellos de decretos concedendo licença | — | 1:585$000 | 840$000 | — | — |
| Sellos de titulos de licença | — | 7:360$000 | — | — | — |
| Sellos de guias de fiança no Thesouro Nacional | — | — | — | — | — |
| Sellos de termos de fianças | — | 4.296$000 | 4:749$800 | 3:524$000 | 4:296$000 |
| Sellos de termos diversos | — | 2:648$000 | — | — | 2:648$000 |

# THESOURARIA

Os serviços da Thesouraria foram executados com a devida normalidade, apezar do reduzido numero de fieis que attende á verificação da renda arrecadada, cujo augmento se verifica do quadro abaixo :

| INDICAÇÃO | 1900 | 1905 | 1910 | 1915 |
|---|---|---|---|---|
| Renda bruta arrecadada. . | 33.505:686$702 | 28.811:572$865 | 27.637:670$865 | 38.864:167$048 |
| *Indice* | *100* | *86* | *82* | *116* |
| Numero de estações. . . | 171 | 225 | 253 | 303 |
| Numero de empregados encarregados da verificação da renda. . . . . | 6 | 6 | 7 | 7 |
| *Indice* | *100* | *100* | *116* | *116* |

| | 1920 | 1925 | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|
| Renda bruta arrecadada. . | 86.557:854$327 | 135.634:710$476 | 140.706:841$487 | 159.335:202$234 |
| *Indice* | *258* | *405* | *420* | *476* |
| Numero de estações. . . | 334 | 361 | 366 | 372 |
| Numero de empregados encarregados da verificação da renda. . . . . | 7 | 7 | 7 | 7 |
| *Indice* | *116* | *116* | *116* | *116* |

## Movimento da caixa da Thesouraria de 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 1927

### ENTRADAS

*Renda industrial*:

| | | |
|---|---|---|
| A classificar (das estações) . . . . . | 158.507:094$784 | |
| Trafego mutuo (na Thesouraria) . . . . | 2.973:044$417 | |
| Arrecadada pela Thesouraria . . . . . | 20:498$679 | |
| Estornada de outros titulos. . . . . | 3:830$900 | 161.504:468$780 |

*Renda Ordinaria* :

| | | |
|---|---|---|
| Renda de proprios (edificios e varejos) . . | 136:944$000 | |
| 1 °/₀ s/ consignações . . . . . | 8:655$643 | |
| Imposto de renda . . . . . | 4:853$241 | |
| Sello de nomeação . . . . . | 632:038$039 | |
| » fixo de recibo . . . . . | 34:697$566 | |
| *Diario Official* . . . . . | 19:153$300 | 836:341$789 |

*Renda extraordinaria* :

| | | |
|---|---|---|
| Reposições . . . . . | 90:413$219 | |
| Reclamações. . . . . | 47:720$680 | |
| Montepio da Viação . . . . . | 175:423$410 | |
| Imposto de lenha. . . . . | 30:138$300 | |
| Indemnizações diversas. . . . . | 296:283$465 | |
| » do Ministerio da Guerra . . | 2:931$939 | |
| Consumo de luz electrica . . . . . | 12:553$98 | 655:464$994 |

*Renda eventual* :

| | | |
|---|---|---|
| Taxa de analyses e outras . . . . . | 41:519$193 | |
| Multas diversas . . . . . | 9:449$515 | 50:968$708 |

*Depositos de diversas origens* :

| | | |
|---|---|---|
| Cauções de propostas e contractos . . . . | 961:148$880 | |
| Fianças de empregados. . . . . | 5:000$000 | |
| Producto liquido de leilões. . . . . | 7:797$400 | |
| Depositos diversos . . . . . | 10:784$758 | 984:731$038 |

*Consignações* :

| | | |
|---|---|---|
| Descontadas a favor de Associações . . . . . | | 2.438:016$324 |

*Agentes Pagadores* :

| | | |
|---|---|---|
| Descontos entregues pela Pagadoria . . . | 4.547:461$664 | |
| Suspensos — vencimentos — idem . . . . | 322:486$304 | |
| » — quotas de imposto, idem. . . | 5:733$643 | 4.875:681$611 |

*Conta de Pessoal* :

| | | |
|---|---|---|
| Verba ordinaria . . . . . | 74.494:580$207 | |
| Pessoal addido . . . . . | 130:250$000 | |
| Decreto n. 5.025 . . . . . | 37.346:688$782 | |
| Verba 25ª . . . . . | 3.585:000$000 | 115.556:518$989 |

*Material* :

| | | |
|---|---|---|
| Sub-consignação 10. . . . . | 2.750:000$000 | |
| » » 11. . . . . | 347:125$000 | 3.097:125$000 |

*Restos a pagar* :

| | |
|---|---|
| Material . . . . . | 48:351$924 |
| Vencimentos. . . . . | 235:798$816 |
| | 290.283:467$973 |

SAHIDAS

*Renda industrial*:

| | | |
|---|---|---|
| Restituida de excesso cobrado . . . . . | 31$300 | |
| Trafego mutuo entregue. . . . . | 2.058:005$186 | |
| Estornada para outros titulos . . . . . | 1:609$700 | 2.059:646$186 |

*Renda ordinaria*:

| | | |
|---|---|---|
| Sello de nomeação . . . . . | 514$196 | |
| Sello fixo de recibo . . . . . | 17$166 | |
| Diario Official . . . . . | 40$000 | 571$362 |

*Renda extraordinaria*:

| | | |
|---|---|---|
| Impostos estaduaes e federal. . . . . | 9.261:082$716 | |
| Transportes a domicilio. . . . . | 117:487$020 | |
| Reposições . . . . . | 3:839$220 | |
| Reclamações pagas . . . . . | 673:536$016 | |
| Indemnizações diversas . . . . . | 77$500 | |
| Idem do Ministerio da Guerra . . . . . | 165$383 | 10.056:187$855 |

*Renda eventual*:

| | |
|---|---|
| Multa restituida. . . . . | 269$000 |

| | | |
|---|---|---|
| *Depositos de diversas origens*: | | |
| Cauções de propostas e contractos. . . . | 527:065$900 | |
| Fianças de empregados. . . . . | 800$000 | |
| Producto liquido de leilões . . . . . | 771$300 | |
| Valores depositados . . . . . | 5.828:069$594 | 6.356:706$794 |
| *Consignações*: | | |
| Entregue ás Associações . . . . . | | 2.911:329$531 |
| *Agentes pagadores* : | | |
| Descontos levados a seus titulos . . . . . | 3.504:320$076 | |
| Suspensos — vencimentos pagos . . . . . | 223:031$075 | |
| Quotas pagas. . . . . | 3:276$835 | 3.730:627$986 |
| *Conta de pessoal*: | | |
| Verba ordinaria — Ao pagador. . . . . | 106.405:603$865 | |
| Despesa annullada . . . . . | 410$054 | 106.406:013$919 |
| Decreto n. 5.025 — idem . . . . . | | 54$444 |
| Verba 25ª — Ao pagador . . . . . | | 1.530:562$233 |
| *Material* | | |
| Pago pela sub-consignação 10 . . . . . | 1.088:232$211 | |
| Idem pela sub-consignação 11 . . . . . | 20:072$463 | 1.108:304$674 |
| *Restos a pagar* | | |
| Material . . . . . | | 48:483$904 |
| Vencimentos. . . . . | | 34:762$584 |
| Renda recolhida ao Thezouro . . . . . | | 143.217:249$495 |
| Saldo em 31 de Dezembro. . . . . | | 12.822:698$006 |
| | | 290.283:467$973 |

## Movimento discriminado da Caixa de 1 de Janeiro a 31 de Março de 1928

(Periodo addicional de 1927)

ENTRADAS

| | | |
|---|---|---|
| Saldo que passou a 31 de dezembro . . . . . | | 12.822:698$006 |
| *Renda industrial* : | | |
| Arrecadada pelas estações. . . . . | 828:107$450 | |
| Trafego mutuo . . . . . | 1.289:988$000 | |
| Renda arrecadada pela Thesouraria . . . | 279:012$000 | |
| » estornada de 1927 . . . . . | 171:341$200 | 2.568:448$650 |

| | | |
|---|---|---|
| *Renda ordinaria* : | | |
| Renda de proprios nacionaes . . . . . | 1:620$000 | |
| Imposto de renda . . . . . | 1:050$635 | |
| Sello de nomeação . . . . . | 51:419$183 | |
| » fixo de recibos. . . . . | 14:497$400 | |
| *Diario Official* . . . . . | 5:978$100 | 74:565$318 |
| *Renda extraordinaria* : | | |
| Reposições . . . . . | 24:896$955 | |
| Reclamações. . . . . | 10:205$716 | |
| Montepio da Viação. . . . . | 49:306$402 | |
| Indemnizações diversas. . . . . | 19:628$728 | |
| » do Ministerio da Guerra. . . | 31$600 | |
| Consumo de luz electrica . . . . . | 2:364$000 | 106:433$401 |
| Depositos de diversas origens . . . . . | | 60:867$100 |
| *Consignações* : | | |
| Descontos a favor de Associações . . . . . | | 1.410:235$810 |
| *Agentes pagadores* : | | |
| Descontos recebidos da Pagadoria . . . . | 556:944$602 | |
| Suspensos idem idem — vencimentos . . . | 122:487$318 | |
| » » » — quotas. . . . . | 555$266 | 679:987$186 |
| Conta de pessoal: | | |
| Verba ordinaria . . . . . | 3.142:143$833 | |
| Decreto n. 5.025 . . . . . | 250:479$545 | |
| Verba 25ª . . . . . | 53:127$897 | 3.445:751$275 |
| | | 21.168:986$746 |

SAHIDAS

| | | |
|---|---|---|
| *Renda industrial*: | | |
| Renda recolhida ao Thesouro Nacional . . . | 2.341:918$017 | |
| Renda restituida. . . . . | 50:724$720 | |
| Renda estornada para outros titulos . . . | 1:109$200 | 2.393:751$937 |
| *Renda ordinaria* : | | |
| Renda de proprios nacionaes . . . . . | 60:956$500 | |
| Imposto de renda . . . . . | 75$646 | |
| "Diario Official". . . . . | 67$500 | 61:099$646 |

| | | |
|---|---|---|
| *Renda extraordinaria* : | | |
| Reposições . . . . . | 2:431$500 | |
| Reclamações . . . . . | 54:557$276 | |
| Indemnizações diversas . . . . . | 164$140 | |
| Idem do Ministerio da Guerra . . . . . | 15$000 | |
| Consumo de luz electrica . . . . . | 24$000 | 57:191$916 |
| Depositos de diversas origens . . . . . | | 15:264$080 |
| *Consignações* : | | |
| Entregue a Associações . . . . . | | 928:627$403 |
| *Agentes pagadores* : | | |
| Descontos escripturados. . . . . | 1.600:086$190 | |
| Suspensos — vencimentos pagos . . . . | 90:544$356 | 1.690:630$546 |
| CONTA DE PESSOAL : | | |
| Verba ordinaria — ao pagador . . . . . | 8.627:471$036 | |
| Annullada . . . . . | 15:870$612 | |
| Verba 25ª — ao pagador . . . . . | 683:348$555 | 9.326:690$203 |
| MATERIAL: | | |
| Sub-consignação 10. . . . . | 894:313$868 | |
| » » 11. . . . . | 176:847$475 | 1.071:161$343 |
| *Restos a Pagar*: | | |
| Vencimentos de 1923 a 1926 . . . . . | | 201:036$232 |
| | | 16.745:453$306 |
| Saldo recolhido ao Thesouro. . . . . | | 5.423:533$440 |
| | | 21.168:986$746 |

# PAGADORIA

Os serviços da pagadoria foram executados com inteira pontualidade, apezar da sua complexidade attentas ao elevado numero de pessoal e ás condições de pagamento á margem da linha n'uma rêde de 2.900 kilometros.

O quadro abaixo demonstra, resumidamente, o accrescimo de serviço e a sua proporcionalidade com o pessoal que o effectua.

| INDICAÇÃO | 1900 | 1905 | 1910 | 1915 |
|---|---|---|---|---|
| Importancias pagas . . . . | 17.354:641$760 | 20.626:942$977 | 27.784:012$000 | 51.263:893$588 |
| *Indice. . . . . .* | *100* | *119* | *160* | *295* |
| Extensão das linhas em que se effectuou o pagamento. . . | 1.257.714 | 1.615.994 | 1.789.068 | 2.288.892 |
| *Indice. . . . . .* | *100* | *128* | *142* | *182* |
| Numero de empregados pagos . | 9.487 | 10.996 | 16.069 | 15.324 |
| *Indice. . . . . .* | *100* | *116* | *169* | *161* |
| *Indice médio dos acima obtidos, representativo do trabalho da Pagadoria. . . . . .* | *100* | *121* | *157* | *212* |
| Numero de fieis pagadores, inclusive fieis extranumerarios. | 7 | 7 | 7 | 7 |
| *Indice quantitativo . . . . .* | *100* | *100* | *100* | *100* |
| *Indice que exprime a relação da quantidade de serviço por fiel pagador . . . . . .* | *100* | *121* | *157* | *212* |

| INDICAÇÃO | 1920 | 1925 | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|
| Importancias pagas . . . . | 54.669:027$668 | 89.498:350$420 | 106.161:020$746 | 117.041:707$707 |
| *Indice. . . . . .* | *315* | *515* | *611* | *674* |
| Extensão das linhas em que se effectuou o pagamento. . . | 2.438.518 | 2.719.213 | 2.900.951 | 2.900.951 |
| *Indice. . . . . .* | *193* | *216* | *230* | *230* |
| Numero de empre ados pagos . | 18.774 | 28.069 | 16.195 | 28.396 |
| *Indice. . . . . .* | *197* | *295* | *276* | *299* |
| *Indice médio dos acima obtidos, representativo do trabalho da Pagadoria. . . . . .* | *235* | *342* | *372* | *401* |
| Numero de fieis pagadores, inclusive fieis extranumerarios. | 8 | 10 | 11 | 11 |
| *Indice quantitativo. . . . .* | *114* | *42* | *157* | *157* |
| *Indice que exprime a relação da quantidade de serviço por fiel pagador . . . . . .* | *206* | *241* | *237* | *255* |

O movimento de caixa, no exercicio de 1927, foi, em resumo, o seguinte :

DEBITO

| | |
|---|---|
| Supprimentos feitos pela Thesouraria para pagamento de folhas de differentes verbas . . . . . | 117.507:613$804 |
| Vencimentos em suspenso . . . . . | 451:262$531 |
| Descontos das folhas . . . . . | 5.104:406$266 |
| | 123.063:282$601 |

CREDITO

| | | |
|---|---|---|
| Total liquido das folhas de differentes verbas. | 111.937:301$476 | |
| Descontos das mesmas folhas . . . . . | 5.104:406$266 | 117.041:707$742 |

Importancias recolhidas á Thesouraria :

| | | |
|---|---|---|
| Vencimentos em suspenso . . . . . | | 451:262$531 |
| Descontos das folhas pagas . . . . . | | 5.104:406$266 |

Restituições :

| | | |
|---|---|---|
| Saldo de supprimentos feitos para pagamento de folhas de differentes verbas . . . | 462:909$562 | |
| Saldo de supprimentos feitos para pagamento de folhas de diarias do pessoal do Movimento . . . . . | 2:996$500 | 465:906$062 |
| | | 123.063:282$601 |

## Movimento discriminado, por mezes, da Caixa

| MEZES | DEBITO | | | | CREDITO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | SUPPRIMENTOS | VENCIMENTOS EM SUSPENSO | DESCONTOS DAS FOLHAS | TOTAL DE DEBITO | PAGAMENTOS | IMPORTANCIAS RECOLHIDAS Á THESOURARIA | | | | TOTAL |
| | | | | | | Vencimentos em suspenso | Descontos | Saldo de suprimentos de folhas de differentes verbas | Saldo de suprimentos de folhas de diarias do Movimento | |
| **1927** | | | | | | | | | | |
| Janeiro | 1.615:780$800 | 199$722 | 147$600 | 1.616:128$122 | 15:780$800 | . . . . | 147$600 | . . . . | . . . . | 16:128$122 |
| Fevereiro | 9.288:756$579 | 23:391$568 | 202:146$287 | 9.514:294$434 | 8.868:267$787 | 199$722 | 202:146$287 | 60:488$792 | . . . . | 9.154:294$434 |
| Março | 8.762:233$007 | 18:752$721 | 214:459$742 | 8.995:445$470 | 8.820:627$159 | 23:391$568 | 214:459$742 | 260:893$748 | 712$100 | 9.315:445$470 |
| Abril | 9:543:583$396 | 26:879$243 | 331:517$406 | 9.901:980$045 | 9.502:583$396 | 18:752$721 | 331:517$406 | . . . . | . . . . | 9.860:980$045 |
| Maio | 9.114:940$980 | 27:889$665 | 367:739$254 | 9.510:569$899 | 9.104:070$785 | 26:879$243 | 367:739$254 | 50:539$185 | 331:000 | 9.550:569$899 |
| Junho | 9.272:360$528 | 26:774$621 | 323:509$412 | 9.622:644$561 | 9.271:360$528 | 27:889$665 | 323:509$412 | . . . . | . . . . | 9.621:644$561 |
| Julho | 10.835:195$392 | 37:236$745 | 494:633$774 | 11.367:065$911 | 10.270:851$125 | 26:774$621 | 494:633$774 | 63:267$767 | 1:076$500 | 11.367:065$911 |
| Agosto | 9.715:907$317 | 24:499$558 | 511:179$932 | 10.251:586$807 | 9.703:048$049 | 37:236$745 | 511:179$932 | 11:859$268 | . . . . | 10.250:586$807 |
| Setembro | 9.722:438$315 | 49:627$578 | 531:344$379 | 10.303:410$272 | 9.723:144$815 | 24:499$558 | 531:344$379 | . . . . | 293$500 | 10.304:410$272 |
| Outubro | 9.632:804$872 | 49:512$648 | 527:642$290 | 10.209:959$810 | 9.631:804$472 | 49:627$578 | 527:642$290 | . . . . | $400 | 10.208:959$810 |
| Novembro | 9.846:773$346 | 43:455$878 | 512:412$442 | 10.402:641$666 | 9.847:588$346 | 49:512$648 | 512:412$442 | . . . . | 185$000 | 10.403:641$666 |
| Dezembro | 10.846:019$681 | 41:312$192 | 530:729:146 | 11.418:061$019 | 10.344:621$681 | 42:455$878 | 530:729$146 | . . . . | 398$000 | 10.917:061$019 |
| **1928** | | | | | | | | | | |
| Addicional: | | | | | | | | | | |
| Janeiro | 8.527:718$225 | 35:970$432 | 540:118$759 | 9.103:807$416 | 10.670:718$225 | 41:312$192 | 540:118$749 | . . . . | . . . . | 11.246:807$416 |
| Fevereiro | 400:000$000 | 17:737$608 | 10:616$095 | 428:353$703 | 384:139$198 | 35:970$432 | 10:616$095 | 15:860$802 | . . . . | 428:353$703 |
| Março | 383:101$366 | 28:022$352 | 6:209$748 | 417:333$466 | 383:101$366 | 45:759$960 | 6:209$748 | . . . . | . . . . | 417:333$466 |
| | 117.507:613$804 | 451:262$531 | 5.104:406$266 | 123.063:282$601 | 117.041:707$742 | 451:262$531 | 5.104:406$266 | 462:909$562 | 2:996$500 | 123.063:282$601 |

Na despesa acima está incluido o pagamento de quotas pela arrecadação de impostos por conta dos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Geraes e Districto Federal na importancia total de 260:628$115.

## LABORATORIO DE ENSAIOS

Durante o anno de 1927 o Laboratorio de Ensaios da Estrada de Ferro Central do Brásil funccionou normalmente, examinando quasi todo o material entrado na Intendencia para consumo da Estrada.

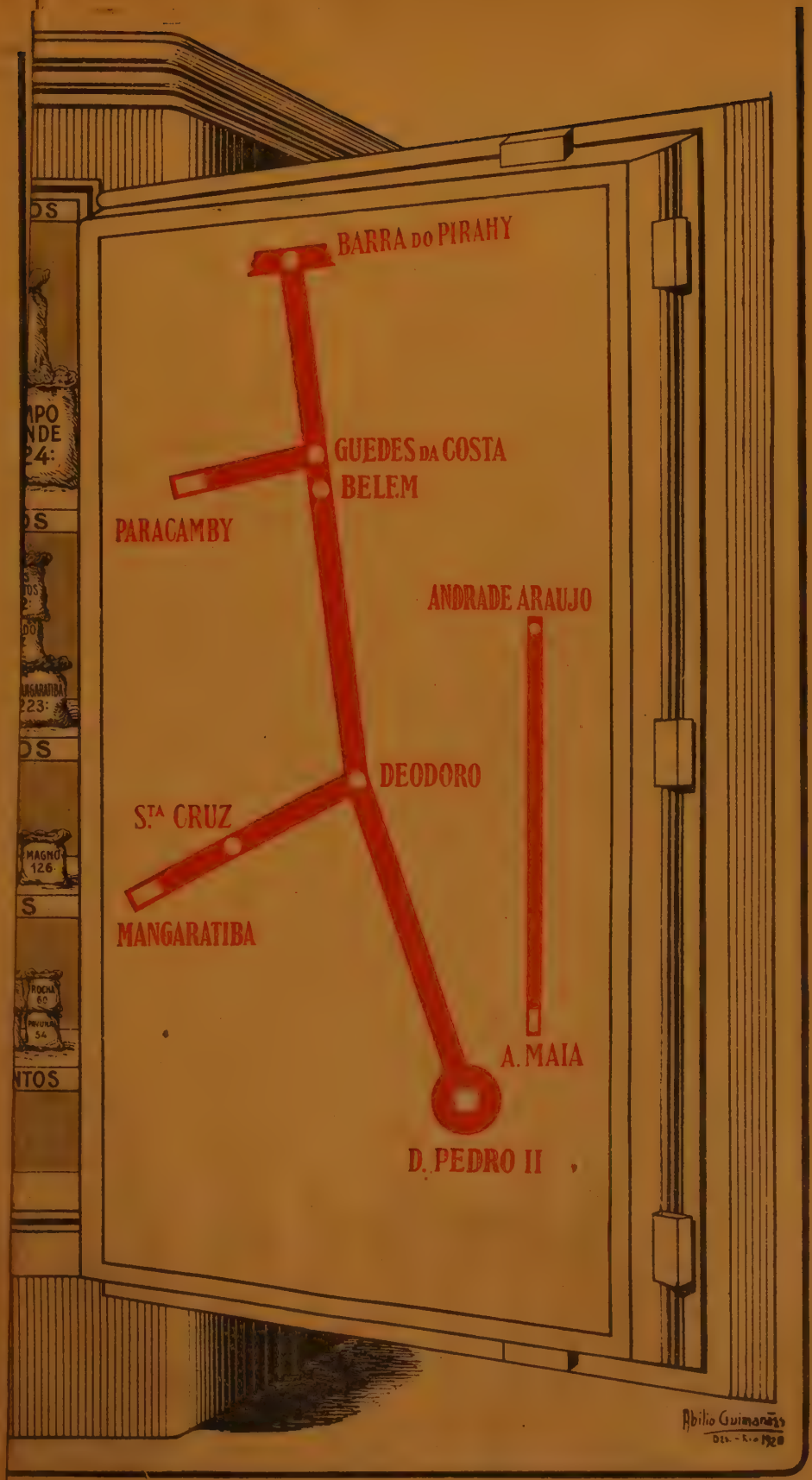
Além do serviço da Estrada, foram feitas analyses para outras Repartições Federaes, Estaduaes e para particulares. O quadro abaixo demonstra o desenvolvimento do Laboratorio de Ensaios no periodo de 1920 a 1927.

| | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Analyses effectuadas. . . . . | 329 | 544 | 744 | 723 | 710 | 738 | 968 | 2.155 |
| *Indice* | 100 | 165 | 226 | 219 | 215 | 224 | 294 | 655 |

### Relação das analyses effectuadas no anno de 1927

| | Numeros das analyses |
|---|---|
| Aço . . . . . | 41 |
| Acido azotico . . . . . | 1 |
| Acido chlorhydrico. . . . . | 3 |
| Acido pyro-lenhoso. . . . . | 1 |
| Acido sulfurico. . . . . | 13 |
| Agua . . . . . | 11 |
| Agua raz . . . . . | 1 |
| Alcatrão . . . . . | 1 |
| Aluminio . . . . . | 2 |
| Alvaiade . . . . . | 2 |
| Amarello chromo . . . . . | 4 |
| Amoniaco . . . . . | 1 |
| Anilina . . . . . | 9 |
| Antimonio . . . . . | 1 |
| Arame . . . . . | 5 |
| Areia . . . . . | 6 |
| Arsenico . . . . . | 4 |
| Avenarius carbolineum . . . . . | 1 |
| Azeite de peixe. . . . . | 2 |
| Azul da prussia. . . . . | 1 |
| Betume. . . . . | 1 |

| | Numeros das analyses |
|---|---|
| Bianco | 1 |
| Borracha | 2 |
| Branco de zinco | 1 |
| Bronze | 1 |
| Cabo de manilha | 14 |
| Cabo metallico | 2 |
| Calcareo | 1 |
| Cal | 2 |
| Carbo-Lastic | 1 |
| Carbonato de sodio | 3 |
| Carbureto de Calcio | 5 |
| Carvão Americano | 596 |
| Carvão de Forja | 142 |
| Carvão Nacional | 315 |
| Cera | 1 |
| Chapa de Ferro | 2 |
| Chumbo | 2 |
| Cimento | 24 |
| Cobre | 2 |
| Cofre | 4 |
| Coke | 173 |
| Colla de Hamburgo | 1 |
| Collar tampão para freio | 2 |
| Corações | 1 |
| Corda de linho | 1 |
| Correia | 25 |
| Creme de tartaro | 1 |
| Desincrustante | 1 |
| Dormente | 2 |
| Eixo de Locomotiva | 1 |
| Enxada | 15 |
| Esmalte | 3 |
| Estanho | 17 |
| Estopa | 174 |
| Explosivo | 1 |
| Extracto de graxa | 1 |
| Ferro | 12 |
| Fio de Cobre | 2 |


BARRA DO PIRAHY
GUEDES DA COSTA
BELEM
PARACAMBY
ANDRADE ARAUJO
DEODORO
S.TA CRUZ
MANGARATIBA
A. MAIA
D. PEDRO II
Abilio Guimarães
Dez. - Rio 1920

# E. F. CENTRAL do BRASIL
# GRAPHICO DA RECEITA ARRECADADA EM 1927

A THESOURARIA ARRECADA DIRECTAMENTE, PROVENIENTE DO TRAFEGO MUTUO E DOS TRANSPORTES ESTADUAES E FEDERAES 18,0 % DA RENDA TOTAL DA ESTRADA.

## 1ª ZONA
ARRECADA

40,7 % da renda total da Estrada
45,2 % » » de viajantes
39,2 % » » » encommendas
4,7 % » » » animaes
41,4 % » » » mercadorias

## 2ª ZONA
ARRECADA

19,2 % da renda total da Estrada
25,0 % » » de viajantes
22,9 % » » » encommendas
16,2 % » » » animaes
15,0 % » » » mercadorias

## 3ª ZONA
ARRECADA

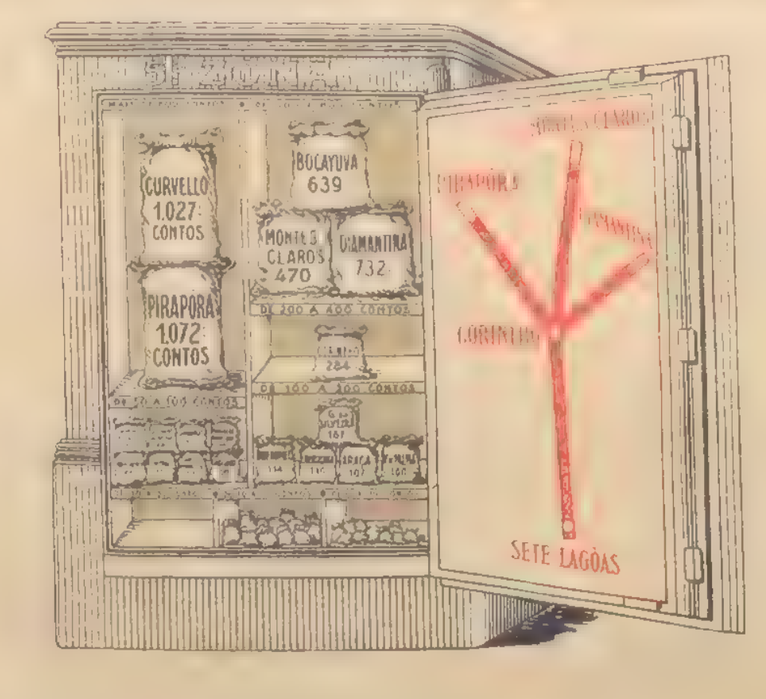
9,2 % da renda total da Estrada
9,4 % » » de viajantes
7,8 % » » » encommendas
16,2 % » » » animaes
9,0 % » » » mercadorias

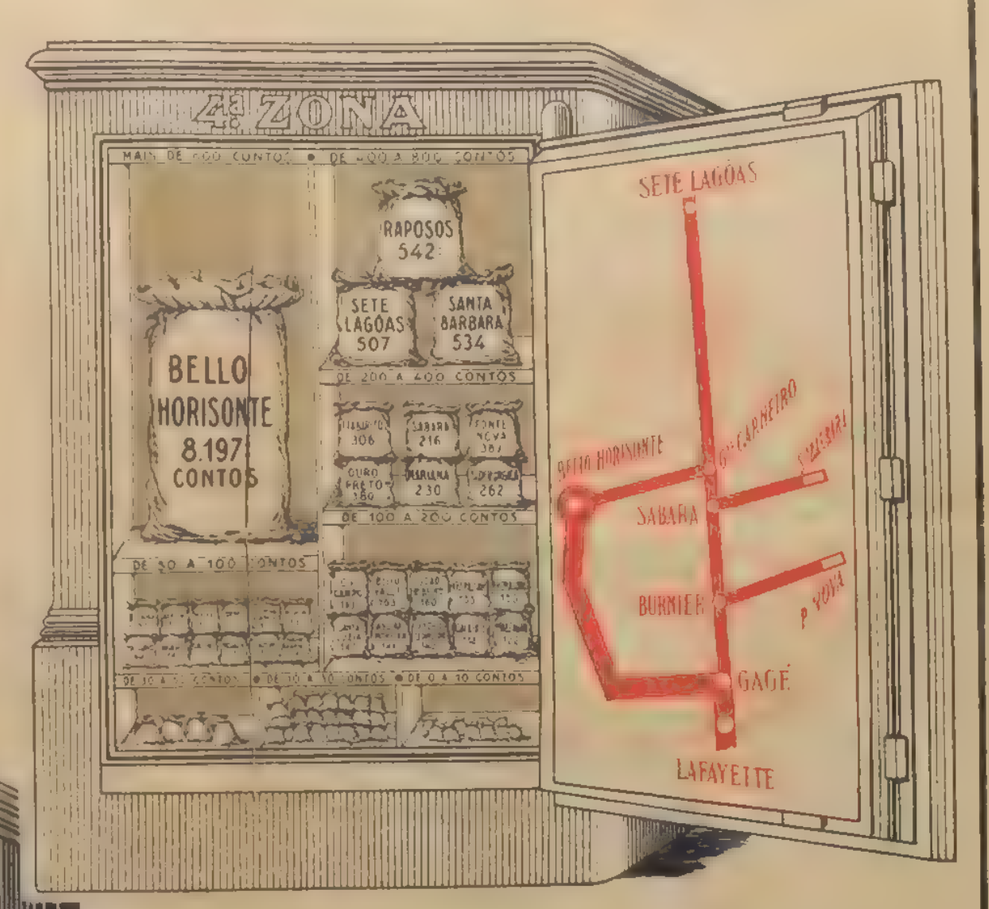
## 4ª ZONA
ARRECADA

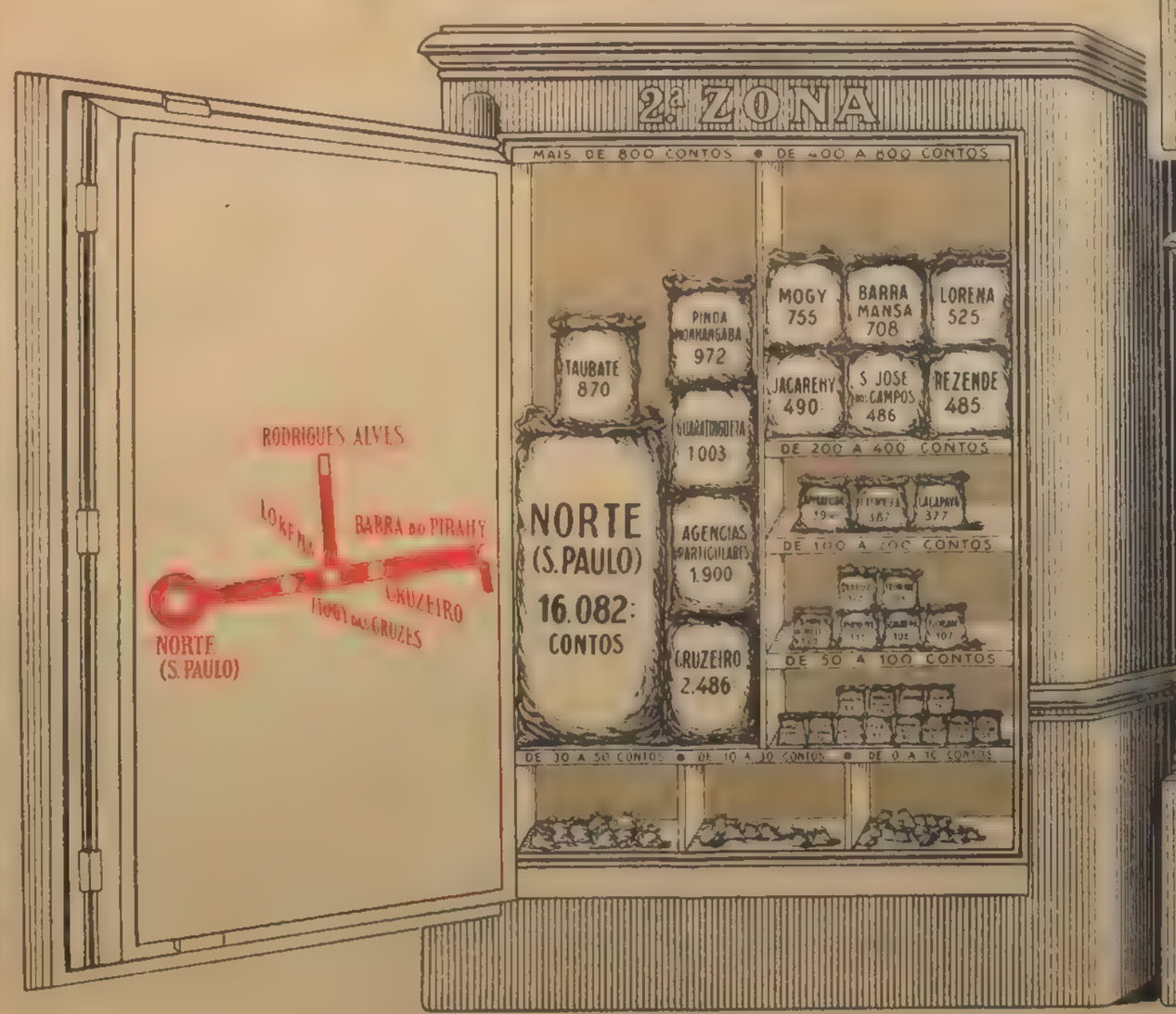
9,3 % da renda total da Estrada
7,6 % » » de viajantes
4,2 % » » » encommendas
3,6 % » » » animaes
11,5 % » » » mercadorias

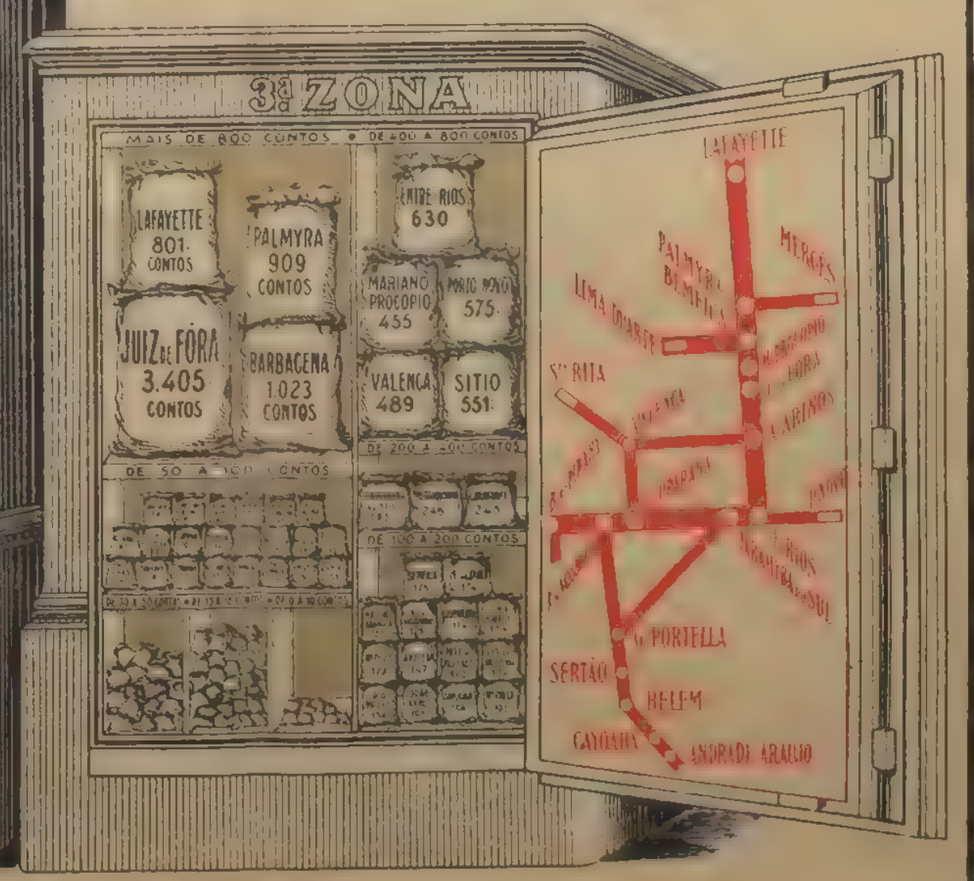
## 5ª ZONA
ARRECADA

3,6 % da renda total da Estrada
3,8 % » » de viajantes
1,2 % » » » encommendas
24,6 % » » » animaes
3,2 % » » » mercadorias



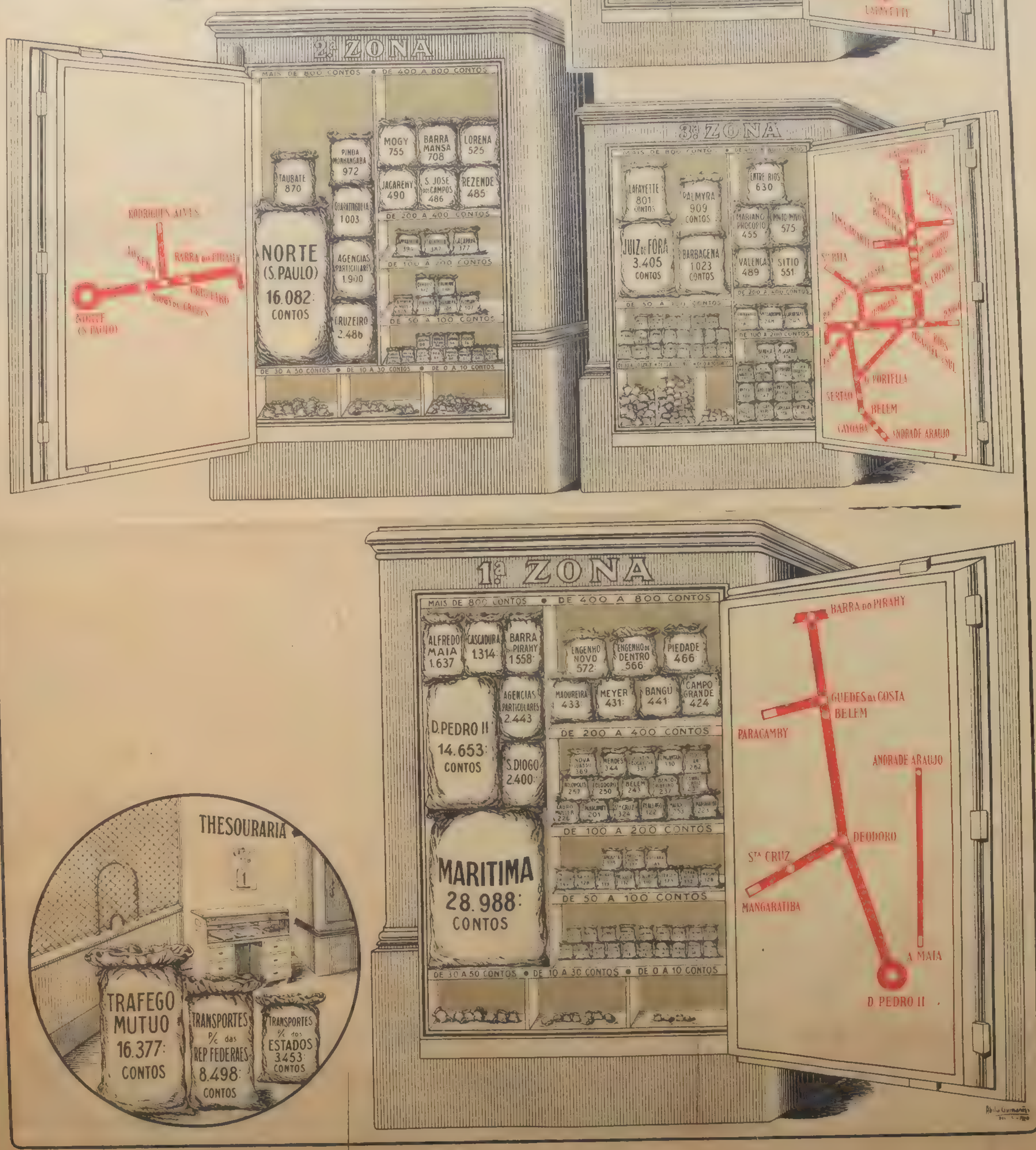



## 5ª ZONA
### ARRECADA

3.6 % da renda total da Estrada
3.8 % " " de viajantes
12 % " " " encommendas
24.6 % " " " animaes
3.2 % " " " mercadorias



| | Numeros das analyses |
|---|---|
| Gazolina | 5 |
| Gesso | 6 |
| Gomma | 8 |
| Graxa | 6 |
| Gusa | 3 |
| Inertol | 1 |
| Isolador | 1 |
| Kaolin | 1 |
| Lacre | 3 |
| Ladrilho | 11 |
| Lagolina | 1 |
| Lapis | 12 |
| Lençol | 1 |
| Lenhito | 4 |
| Liga | 1 |
| Linho para lençol | 1 |
| Liquido regenerador | 5 |
| Liquido removedor | 1 |
| Lona | 2 |
| Madeira | 2 |
| Mandibula de engate | 4 |
| Mangueira | 36 |
| Manilhas de barro | 3 |
| Metal anti-fricção | 7 |
| Nankin | 1 |
| Oleo combustivel | 1 |
| » de banha | 2 |
| » de linhaça | 20 |
| » » mocotó | 1 |
| » diversos | 6 |
| » para carro | 22 |
| » » compressor | 1 |
| » » cylindro | 24 |
| » » dynamo | 2 |
| » » gaz | 34 |
| » » lanterna | 1 |
| » » machina | 34 |
| » » motor | 19 |

| | Numeros das analyses |
|---|---|
| Oleo para signal | 1 |
| » » super-aquecedor | 17 |
| » » transformador | 1 |
| Papel carbono | 14 |
| Papel de embrulho | 2 |
| Parafuso | 1 |
| Pasta de sabão | 1 |
| Pau Campeche | 1 |
| Pixe | 1 |
| Plombagina | 1 |
| Polidor de metaes | 1 |
| Pó de pedra | 1 |
| « de sapato | 1 |
| « purificador | 2 |
| Potassa | 1 |
| Preto marfim | 1 |
| Sabão commum | 19 |
| Rebite | 1 |
| Roxo-Rei | 3 |
| Rupi | 1 |
| Sal amoniaco | 2 |
| Seccante | 5 |
| Sinopla | 1 |
| Solda | 7 |
| Sombra de colonia | 2 |
| Sulfureto de cobre | 1 |
| Talco | 2 |
| Tapa poros | 12 |
| Terra de sienne queimada | 3 |
| Tijolos | 28 |
| Tintas | 21 |
| Tira tintas | 2 |
| Trilhos | 3 |
| Trincal | 1 |
| Tubos de borracha | 1 |
| Verde composto | 1 |
| Vermelhão da China | 15 |
| Vernizes | 6 |

| | Numeros das analyses |
|---|---|
| Vidro em massa . . . . . | 1 |
| Zarcão . . . . . | 5 |
| Zinco . . . . . | 7 |
| Total das analyses . . . . . | 2.155 |

Destas 2.155 analyses: 2.022 foram para a Estrada e outras repartições publicas.

Para particulares foram effectuadas as seguintes:

| | |
|---|---|
| No 1º semestre 44 analyses que renderam . . . . . | 3:090$000 |
| No 2º semestre 49 analyses que renderam . . . . . | 3:630$000 |
| Num total de 93 analyses que renderam . . . . . | 6:720$000 |

Durante o anno de 1927 foram recebidos, montados e postos em funccionamento os seguintes apparelhos:

Uma machina AMSLER para ensaios de desgaste de ladrilhos, pedras e demais materiaes para pavimentação;
Uma serra AMSLER aperfeiçoada para preparo de provas para o ensaio de desgaste;
Uma machina AMSLER para o ensaio de desgaste de metaes á fricção e rolante.

Foi ainda reorganisado o CADERNO DE ENCARGOS para a recepção de materiaes. Nesse Caderno estão incluídos todos os materiaes que constam das relações de acquisição desta Estrada, contendo assim a maior variedade possivel de assumptos.

# INTENDENCIA

No decurso do exercicio, realizaram-se 205 concorrencias administrativas publicadas e 13 concorrencias publicas, em virtude das quaes foram lavrados 13 contractos para a compra de materiaes. Todos os processos de concorrencia foram submettidos ao julgamento de commissão constituida na fórma da circular n. 17, de 1 de outubro de 1925, da Directoria Geral de Contabilidade do Ministerio da Viação e Obras Publicas.

O quadro abaixo demonstra, resumidamente, o movimento da Intendencia, nos annos de 1921 a 1927.

| | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Valor do combustivel, lubrificantes, estopa, etc. . . | 43.156:091$194 | 29.284:103$045 | 35.759:157$299 | 36.914:258$269 | 39.007:264$646 | 41.087:273$140 | 48.462:390$384 |
| *Indice* | *100* | *67* | *82* | *85* | *90* | *95* | *112* |
| Valor dos demais materiaes. . . . . | — | 23.800:366$576 | 12.292:520$661 | 22.177:337$933 | 40.255:263$869 | 27.452:271$321 | 30.672:320$862 |
| *Indice* | — | *100* | *51* | *93* | *169* | *115* | *116* |
| Numero total dos despachos effectuados. . . . . | 4 427 | 15.068 | 10.960 | 14.208 | 11.250 | 18.915 | 17.277 |
| *Indice* | *100* | *340* | *247* | *320* | *254* | *427* | *390* |
| Numero total dos volumes despachados | 307.808 | 24.844 | 509.284 | 193.931 | 356.733 | 422.035 | 300.943 |
| *Indice* | *100* | *8* | *165* | *63* | *115* | *137* | *97* |
| Peso do combustivel, lubrificantes, estopa, etc. . . . . | 251.020.941 | 576.662.889 | 377.761.418 | 428.440.399 | 444.482.250 | 459.280.078 | 500.469.919 |
| *Indice* | *100* | *229* | *150* | *170* | *177* | *182* | *199* |
| Peso dos demais materiaes recebidos . | 593.755 | 1.327.573 | 48.900.536 | 32.110.972 | 43.419.631 | 43.312.019 | 29.167.970 |
| *Indice* | *100* | *223* | *8.235* | *5.408* | *7.312* | *7.294* | *4.912* |
| Numero total de carros carregados . . | 6.091 | 10.048 | 10.681 | 11.315 | 15.516 | 16.189 | 18.435 |
| *Indice* | *100* | *164* | *175* | *185* | *254* | *265* | *302* |

## Movimento estatistico da 1ª escrivania, durante o exercicio de 1927

| ESPECIFICAÇÕES | UNIDADE | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS |
|---|---|---|---|
| **CARVÃO AMERICANO** | | | |
| THE BRASILIAN COAL LTD. | | | |
| Pedido n. 4 | Kilo | 40.640.000 | 4.347:936$400 |
| « « 6 | » | 30.480.000 | 2.392:380$900 |
| « « 9 | » | 30.480.000 | 2.173:968$200 |
| « « 20 | » | 30.480.000 | 2.730:000$000 |
| « « 28 | » | 91.440.000 | 7.686:000$000 |
| « « 44 | » | 105.562.400 | 8.363:950$000 |
| « « 48 | » | 14.122.400 | 1.118:950$000 |
| THE BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS | | | |
| Pedido n. 37 | » | 12.417.000 | 1.471:253$079 |
| CIA. DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO | | | |
| Pedido | » | 10.933.784 | 900:000$000 |
| « | » | 21.967.568 | 1.700:000$000 |
| LAGE IRMÃO | | | |
| Pedido n. 35 | » | 40.640.000 | 3 260:000$000 |
| | | | 36.144:438$579 |
| **CARVÃO NACIONAL** | | | |
| CIA. BRASILEIRA CARBONIFERA DE ARARANGUÁ | | | |
| Pedido n. 24 | » | 15.102.800 | 1.130:165$591 |
| CIA. CARBONIFERA DE RIBEIRÃO NOVO | | | |
| Pedido n. 10 | » | 586.310 | 35:178$600 |
| | | | 1.165:344$191 |
| **OLEO COMBUSTIVEL** | | | |
| ANGLO MEXICAN PETROLEUM COMP. LTD. | | | |
| Pedido n. 8 | » | 18.000.000 | 2.870:857$100 |
| « « 38 | » | 20.000 000 | 3.173:052$600 |
| « « 40 | » | 15.000.000 | 2.272:500$000 |
| | | | 8.316:409$700 |
| **LENHA** | | | |
| Pedido | M/3 | 44.000.000 | 500:000$000 |
| **CARVÃO DE COKE** | | | |
| FRANCISCO LEAL &. CIA. | | | |
| Contracto n. 2 | Kilo | 1.200.000 | 212:400$000 |

| ESPECIFICAÇÕES | UNIDADE | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS |
|---|---|---|---|
| BRENNO &. CIA. | | | |
| Contracto n. 2 | Kilo | 1.000.000 | 134:000$000 |
| | | | 346:400$000 |
| Oleo para machina | Litro | 761.271 | 347:085$243 |
| Oleo para carros | » | 1.072.815 | 485:445$830 |
| Oleo para cylindros | » | 876.768 | 518:713$776 |
| Oleo superaquecedor | » | 200.000 | 152:400$000 |
| | | | 1.503:644$849 |
| Graxa | Kilo | 20.000 | 18.380$000 |
| Estopa | » | 347.656 | 467:773$065 |
| | | | 486:153$065 |
| **Resumo** | | | |
| Carvão Americano | Kilo | 420.213.152 | 36.144:438$579 |
| Carvão Nacional | » | 15.689.110 | 1.165:344$191 |
| Oleo combustivel | » | 53.000.000 | 8.316:409$700 |
| Lenha | M/3 | 44.000.000 | 500:000$000 |
| Carvão de Coke | Kilo | 2.200 000 | 346:400$000 |
| Lubrificantes | Litro | 2.910.854 | 1.503:644$849 |
| Graxa | Kilo | 20.000 | 18:380$000 |
| Estopa | » | 347.657 | 467:773$065 |
| | | | 48.462:390$384 |

## EXPEDIENTE

| | |
|---|---|
| Listas processadas | 282 |
| Facturas de materiaes e combustivel | 3.016 |
| Notas de entradas | 2.343 |
| Contas | 1.078 |

## Quadro comparativo do combustivel e lubrificante adquiridos pela Estrada em 1926 e 1927

| ESPECIFICAÇÃO | ADQUIRIDO EM 1927 | | ADQUIRIDO EM 1926 | | DIFFERENÇA PARA MAIS | | DIFFERENÇA PARA MENOS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia |
| Carvão estrangeiro . . . . | 429.213.152 | 36.144:438$579 | 365.489.928 | 30.315:818$889 | 63.723.224 | 5.828:619$690 | — | — |
| Carvão nacional . | 15.689.110 | 1.165:344$191 | 49.213.050 | 3.234:955$307 | — | — | 33.523.940 | 2.069:611$116 |
| Oleo combustivel. | 53.000.000 | 8.316:409$700 | 40.004.000 | 4.582:473$564 | 12.996.000 | 3.733:936$136 | — | — |
| Lenha . . . . | 44.000.000 | 500:000$000 | 117.171.000 | 1.335:094$000 | — | — | 73.171.000 | 835:094$000 |
| Carvão coke . . | 2.200.000 | 346:400$000 | 754.800 | 88:224$000 | 1.445.200 | 258:176$000 | — | — |
| Lubrificantes . . | 2.910.854 | 1.503:644$849 | 2.057.000 | 791:737$880 | 853.854 | 711:906$969 | — | — |
| Graxa . . . . | 20.000 | 18:380$000 | 22.800 | 24:327$000 | — | — | 2.800 | 5:947$000 |
| Estopa . . . . | 347.657 | 467:773$065 | 338.500 | 606:982$500 | — | — | 9.157 | 139:209$435 |
| Carvão para forjas . . . . . | 1.400.000 | 172:800$000 | 1:400$000 | 107:660$000 | — | 65:140$000 | — | — |
| | — | 48.635:190$384 | — | 41.087:273$140 | — | 10.597:778$795 | — | 3.049:861$551 |

## Movimento estatistico da 2ª Escrivania durante o exercicio de 1927

### EXPEDIENTE

| | |
|---|---|
| Officios expedidos a chefes de serviços . . . . . | 1.434 |
| Memoranda expedidos a chefes de serviços. . . . . | 340 |
| Officios expedidos á Imprensa Nacional. . . . . | 892 |
| Memoranda expedidos ao commercio. . . . . | 1.413 |
| Concorrencias administrativas convocadas. . . . . | 207 |
| » » realizadas . . . . . | 191 |
| » » tornadas publicas . . . . . | 14 |
| » » não realizadas . . . . . | 2 |
| » » annulladas . . . . . | 25 |
| » publicas convocadas. . . . . | 15 |
| » » realizadas . . . . . | 13 |
| Concorrencias publicas annulladas . . . . . | 2 |
| Contractos resultantes das concorrencias publicas. . . . . | 13 |
| Pedidos de combustiveis. . . . . | 45 |
| Pedidos de materiaes diversos á 1ª Secção. . . . . | 203 |
| » » » » » 2ª » . . . . . | 89 |
| » » » » » 3ª » . . . . . | 528 |

## Movimento estatistico das 1ª e 2ª secções, durante o exercicio de 1927

### EXPEDIENTE

#### 1ª SECÇÃO

| | |
|---|---|
| Processos registrados | 2.513 |
| Memoranda expedidos | 1.259 |
| Officios expedidos | 674 |
| Facturas extrahidas | 627 |
| Requisições | 1.002 |
| Carros requisitados | 1.505 |
| Volumes recebidos do estrangeiro | 114.373 |
| Volumes recebidos da praça | 102.136 |
| Peso dos volumes recebidos do estrangeiro | 17.974.393 |
| Peso dos volumes recebidos da praça | 9.895.535 |
| Carros despachados | 18.200 |
| Despachos confeccionados | 17.200 |

#### 2ª SECÇÃO

| | |
|---|---|
| Pedidos extrahidos para a Imprensa Nacional | 661 |
| Notas de entradas extrahidas | 689 |
| Facturas extrahidas | 689 |
| Officios e m/ms extrahidos | 609 |
| Processos registrados | 524 |
| Despachos expedidos | 77 |
| Carros carregados | 77 |
| Volumes registrados | 45.720 |
| Peso dos volumes | 98.146 |

## 3ª SECÇÃO

### Movimento de carros

| MEZES | CARROS | VOLUMES | KILOS |
|---|---|---|---|
| Janeiro | 17 | 1.634 | 128.714 |
| Fevereiro | 14 | 1.282 | 65.661 |
| Março | 14 | 960 | 92.968 |
| Abril | 5 | 399 | 35.200 |
| Maio | 6 | 2.661 | 37.200 |
| unho | 8 | 1.021 | 38.600 |
| Julho | 12 | 4.365 | 77.500 |
| Agosto | 17 | 3.213 | 148.700 |
| Setembro | 14 | 3.399 | 123.090 |
| Outubro | 19 | 6.476 | 121.007 |
| Novembro | 11 | 4.782 | 94.556 |
| Dezembro | 21 | 8.522 | 236.700 |
| | 158 | 33.714 | 1.199.896 |

### Expediente

| | |
|---|---|
| Facturas extrahidas | 856 |
| Notas extrahidas | 856 |
| Officios e memoranda expedidos | 266 |
| Conhecimentos extrahidos | 420 |
| Processos transitados pela Secção | 1.770 |
| Pedidos de compra recebidos | 528 |

# CONTADORIA

Os serviços da Contadoria continuam subdivididos pelas seguintes secções :

*Gabinete do Contador* — Além da superintendencia do serviço, executa directamente os de reclamações por excesso de fréte, guias de credito por restituições ou de applicação de multas, concessão de assignaturas de leito, fornecimento de passes e cadernetas kilometricas para as repartições publicas, fés de officio, ponto do pessoal e recebimento e distribuição de material de expediente.

*Expediente* — Recebe e distribue todo o expediente vindo das estações ou para ellas destinado. Recebidas e abertas as bolsas das estações, depois de devidamente conferidas as suas diversas peças com a guia de remessa é passado o respectivo recibo para a devolução á estação, sendo então distribuidas aos confrontadores para a apuração da renda.

Cabe aos confrontadores examinar as diversas parcellas e sommas por verbas com a 2ª via da guia de renda (BT-43) enviada á Thesouraria, extrahindo immediatamente as reposições devidas ou communicando os excessos ou irregularidades encontradas. Confrontada a guia da remessa do dinheiro (quantia recolhida á Thesouraria) com as diarias relativas a cada verba são as diversas peças distribuidas pelas outras turmas.

*Viajantes* — Confere diariamente as relações enviadas, preço dos bilhetes, quantidade, destino, especie, série e classe — passes, excursões, etc., e organiza as bilheterias de fórma a saber sempre qual o ultimo bilhete emittido e o primeiro a emittir nas estações — fiscaliza a numeração dos talões, emissão de cadernetas-kilometricas e toda a apuração da renda, extrahe as reposições e communica as irregularidades ou importancias a maior recolhidas.

*Fréte pago* — Fiscaliza e confronta um por um os despachos, seus dizeres, peso, especie, procedencia, destino, etc., 1ª com a 3ª via e com a relação do dinheiro recolhido, communicando as irregularidades e extrahindo as reposições — notas de armazenagens, etc.

*Contas do Governo* — Depois de confrontados os diversos passes, despachos, etc., e apurada a legalidade das requisições, calculados os fretes, etc., são extrahidas as contas por especie de requisição, repartição e ministerio ou Estado, para então ser levantado um mappa geral do debito.

*Trafego mutuo* — Tem a seu cargo o recebimento, conferencia, confronto e calculo dos documentos emittidos em trafego directo com as Paulistas e Agencia Pestana (a domicilio) e o confronto, recebimento, distribuição, conferencia e fiscalização dos despachos em trafego mutuo com as estradas filiadas á Contadoria Central Forroviaria, a quem cabe o calculo e levantamento da conta corrente.

*Rendas diversas* — Fiscaliza todo o serviço de encommendas, bagagens, rotulos, animaes, telegrammas, armazenagens, estadias, etc., cabendo-lhe o calculo e confronto de todos os documentos, extracção de reposições e communicações de excesso ou irregularidades.

*Calculo de mercadorias* — Depois de devidamente confrontados os despachos pagos e a pagar (de trafego proprio) as 1ªs com as 3ªs vias e estas com as diarias respectivas (B-13 e B-16), são revistos meticulosamente um por um e annotadas as irregularidades, reclamações, etc.

*Lançamento* — Recebe do expediente as diarias com os despachos de frete a pagar, emittidos pela procedencia (B-14 com as 1as vias) e pelo destino (B-16 com as 3as vias) e collecciona as 1as vias por estações de destino para confrontal-as com as 3as vias (conhecimento) e fazer os lançamentos das datas da entrada em renda dos frétes respectivos. Cabe-lhe a fiscalização da numeração, recibo dos frétes e contas correntes com as diversas emprezas que pagam os frétes semanal ou quinzenalmente ou que têm material fornecido para receber o pagamento em frétes.

*Receita geral* — Tem por encargo fiscalizar a renda geral e organizar os balanços, depois de confrontadas as guias (BT-43) já fiscalizadas na Thesouraria com as mensaes organizadas em cada turma da Contadoria com a discriminação das verbas : 10 % para bonus ferro-viarios, 2 % para a Caixa de Pensões, taxa de viação, transito e impostos estaduaes.

*Fiscalização dos impostos estaduaes* — Ha uma turma especial encarregada da fiscalização, confronto, calculo e organização das contas e estatisticas dos despachos sujeitos a impostos Estaduaes.

*Cadernetas de coupons e kilometricas* — Essa turma foi creada este anno para o serviço especial de registro de fornecimento de cadernetas de coupons com multas, cadernetas-kilometricas e assignaturas para o publico, competindo-lhe o fornecimento, escripturação e fiscalização.

*Impressão de bilhetes* — Dispondo de officina propria, é esta turma incumbida da impressão e fornecimento de bilhetes ás estações.

*Fornecimento de impressos e talões* — Incumbe-lhe o fornecimento de impressos e talões ás estações, serviço que para a bôa fiscalização da receita exige ser mantido na mais rigorosa pontualidade.

*Commissão permanente de fiscalização da applicação das tarifas* — Pela circular n. 64, de 14 de setembro foi creada esta Commissão composta de um inspector da Contadoria e de um inspector de estações da 2ª Divisão, auxiliados pelo pessoal necessario com o objectivo de intensificar a fiscalização no sentido de evitar o escoamento de rendas por má classificação das mercadorias submettidas a despacho. Com amplas attribuições para o desempenho de sua funcção, esta commissão tem á sua disposição um carro dormitorio de 1,m60 e outro da bitola de 1,m00, que, annexados a qualquer trem, permittem transportar-se a Commissão para os pontos em que tem necessidade de agir. Embora em inicio de actuação, os resultados têm correspondido á espectativa.

O numero de despachos effectuados durante o anno foi de 2.920.134, de accôrdo com a distribuição dos quadros annexos, que dão em resumo:

*Trafego proprio* :

| | |
|---|---|
| Mercadorias pagas | 270.065 |
| » a pagar | 737.992 |
| Encommendas | 1.300.057 |
| Animaes | 22.411 |

*Além Norte (para a Central)*:

| | |
|---|---|
| Mercadorias pagas | 5.550 |
| » a pagar | 23.123 |
| Encommendas | 38.466 |
| Animaes | 63 |

*Além Norte (Central para Além Norte):*

| | |
|---|---|
| Mercadorias a pagar | 23.878 |
| Encommendas | 21.894 |
| Animaes | 685 |

*Filiadas para Central:*

| | |
|---|---|
| Mercadorias pagas | 7.515 |
| » a pagar | 49.665 |
| Encommendas | 97.849 |
| Animaes | 805 |

*Central para Filiadas:*

| | |
|---|---|
| Mercadorias pagas | 12 656 |
| » a pagar | 190.049 |
| Encommendas | 117.072 |
| Animaes | 339 |

Durante o anno foram extrahidas 82.861 reposições, assim discriminadas:

| | |
|---|---|
| Calculo de mercadorias | 13.580 |
| Receita | 224 |
| Fréte pago | 1.048 |
| Contas do Governo | 822 |
| Viajantes | 13.034 |
| Trafego mutuo (sendo da C. C. F. 10.393) | 18.551 |
| Rendas diversas | 12.223 |
| Expediente | 1.094 |
| Lançamento | 6.641 |
| Imposto do Districto Federal | 4.598 |
| » de São Paulo | 1.716 |
| » de Minas Geraes | 4.661 |
| » do Rio de Janeiro | 4.669 |
| Total | 82.861 |

Foram apresentadas 1.421 reclamações sobre excesso de fréte, sendo 1.314 de trafego proprio e 107 de trafego mutuo e directo; foram liquidadas 830 de trafego proprio e 73 de mutuo e directo, indeferidas 285 de proprio e cinco de mutuo e directo, ficando por liquidar 199 das primeiras e 29 das segundas.

As importancias restituidas foram:

| | |
|---|---|
| Trafego proprio | 102:649$700 |
| » mutuo e directo | 13:242$700 |

Foram extrahidas 3.850 guias de credito relativas á quota de 50 °/₀ da applicação de multas nos trens e nas estações.

Para o fornecimento de bilhetes ás estações foram extrahidas 4.224 guias e fornecidos 25.990.134 bilhetes.

# A CONTADORIA EM 1927

O numero de despachos effectuados nas estações e controlados pela Contadoria foi de 2.920.134

Sendo: de Encommendas 1.575.338
" Mercadorias 1.320.493
" Animaes 24.303

No total acima estão incluidos 475.950 despachos de trafego mutuo, calculados na Contadoria Central Ferroviaria.

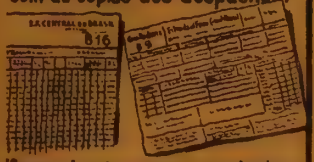
Os despachos arrumados uns sobre os outros formariam uma pilha de papel de 839 metros.

## ROCESSO DE CADA DESPACHO

nferido o dinheiro remettido pela ação com a guia de receita que o mpanhou, esta deve conferir com

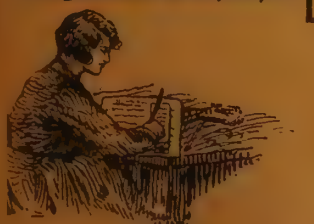
otaes das rias relativas a cada verba (viajantes, ommendas, mercadorias, etc.)

detalhe das diarias deve confe- com as copias dos despachos.

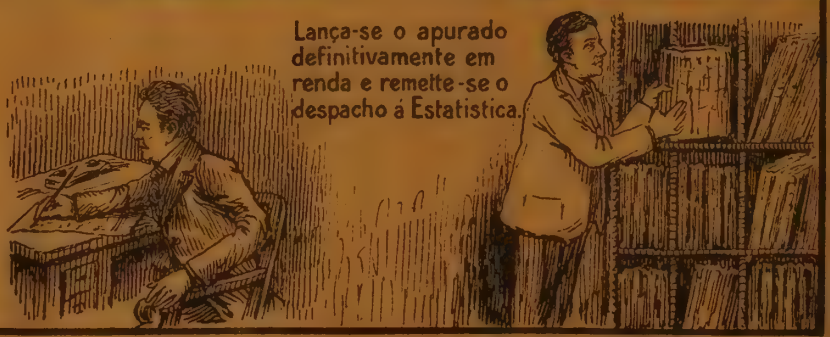


fectuado o transporte, os conhecimen- dos despachos, com o recibo dos stinatarios e as rectificações ori- das da conferencia nas estações de stino são remettidos por estas a' tadoria e confrontados com as pias acima.

erifica-se: a classificação na ta- ifa, os abatimentos concedidos percurso kilometrico decla- ado, os minimos da lotação, calculo arithmetico, o compu- o das taxas addicionaes, os razos de armazenagem e stadia, os impostos federaes, staduaes e municipaes e, no aso de transporte requisita- o, a legalidade da requisição.



e qualquer differença a menos xtrahe-se reposição e a mais nnota-se para restituição. Em 1927 foram extrahidas 2861 reposições.



Lança-se o apurado definitivamente em renda e remette-se o despacho á Estatistica.

Telegrammas particulares expedidos durante o anno de 1927

| TRECHOS | QUANTIDADE | IMPORTANCIA |
|---|---|---|
| Linha do Centro | 17.071 | 42:551$000 |
| Ramal de Santa Cruz | 198 | 609$000 |
| » » Paracamby | 344 | 599$000 |
| » » São Paulo | 5.975 | 12:384$000 |
| » » Lima Duarte | 64 | 178$000 |
| » » Piranga | 761 | 1:569$000 |
| » » Paraopéba | 1.628 | 4:466$000 |
| » » Ponte Nova | 800 | 2:254$000 |
| » » Santa Barbara | 435 | 1:410$000 |
| » » Bello Horizonte | 624 | 2:092$000 |
| » » Pirapóra | 470 | 1:130$000 |
| » » Diamantina | 511 | 1:211$000 |
| Linha Auxiliar | 4.408 | 11:651$000 |
| Total | 33.289 | 82:104$000 |

Relação das Estações que effectuaram despachos em numero superior a 10.000

| ESTAÇÕES | ESPECIES | | | | TOTAES | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Encommendas | MERCADORIAS | | Animaes | Parciaes | Geraes |
| | | Pagas | A pagar | | | |
| D. Pedro II | 105.153 | — | — | 530 | 105.683 | — |
| Maritima | 5 609 | 33.702 | 262.826 | 11 | 302.143 | — |
| S. Diogo | 91.044 | 14.839 | 35.159 | 595 | 141.637 | — |
| A. Maia | 20.265 | 11.805 | 55.963 | 170 | 88.203 | — |
| Agencias do Rio | 99.536 | 12.480 | 82.475 | — | 194.491 | 832.162 |
| Norte | 94.639 | 20.185 | 96.364 | 748 | 211.936 | — |
| Agencias em S. Paulo | 63.998 | 6.538 | 12.023 | — | 82.559 | 294.495 |
| Bello Horizonte | 56.928 | 6.964 | 57.056 | 262 | — | 121 210 |
| Juiz de Fóra | 44.027 | 2.748 | 44.560 | 284 | — | 91.619 |
| Palmyra | 29.936 | 2.599 | 11.021 | 273 | — | 43.829 |
| Barra do Pirahy | 22.277 | 3.834 | 12.068 | 212 | — | 38.391 |
| Cruzeiro | 10.878 | 1.187 | 12.638 | 667 | — | 25.370 |
| Matadouro | 10.671 | 13.831 | 276 | 43 | — | 24.821 |
| Entre Rios | 18.916 | 909 | 3.646 | 98 | — | 23.569 |
| Lafayette | 9.810 | 2.582 | 10.759 | 231 | — | 23.382 |
| Guaratinguetá | 11.682 | 1.469 | 9.525 | 264 | — | 22.940 |
| Par hyba do Sul | 13.021 | 3.324 | 4.199 | 92 | — | 20.636 |
| Curvello | 8.902 | 270 | 8.469 | 189 | — | 17 830 |
| Sete Lagôas | 6.475 | 359 | 10.406 | 95 | — | 17.335 |
| Barbacena | 11.390 | 969 | 4.538 | 124 | — | 17.021 |
| Taubaté | 10.374 | 1.346 | 4.678 | 84 | — | 16.482 |
| Rezende | 9.470 | 1.921 | 3.824 | 112 | — | 15.327 |
| Barra Mansa | 10.376 | 1.251 | 3.309 | 205 | — | 15.141 |
| Jacarehy | 9.451 | 1.854 | 3.668 | 146 | — | 15.119 |
| Avellar | 3.233 | 10.515 | 378 | 145 | — | 14.271 |
| Lorena | 11.934 | 622 | 1.536 | 83 | — | 14.175 |
| Santa Cruz | 10.890 | 845 | 1.715 | 192 | — | 13.642 |
| Cascadura | 5.857 | 5.085 | 2.247 | 211 | — | 13.400 |
| Pinda | 8.072 | 1.152 | 3.612 | 182 | — | 13.018 |
| Marianno Procopio | 5.529 | 2.347 | 4.618 | 77 | — | 12.571 |
| Valença | 7.744 | 1.904 | 2.757 | 97 | — | 12.502 |
| Sitio | 8.940 | 423 | 1.491 | 709 | — | 11.563 |
| Ouro Preto | 6.774 | 556 | 4.060 | 30 | — | 11.420 |
| Mogy | 7.283 | 1.096 | 2.178 | 187 | — | 10.744 |
| Rio Preto | 9.750 | 693 | 170 | 102 | — | 10.715 |
| Campo Grande | 6.634 | 2.604 | 1.064 | 292 | — | 10.594 |
| Bemfica | 10.090 | 125 | 39 | 231 | — | 10.485 |
| Nova Iguassú | 4.743 | 2.847 | 2.399 | 140 | — | 10.129 |
| Porto Novo | 7.408 | 988 | 1.637 | 65 | — | 10.098 |

# Renda arrecadada nas estações durante o anno de 1927

Renda arrecadada nas estações

| ESTAÇÕES | VIAJANTES | EMCOMMENDAS | ANIMAES | M. PAGAS |
|---|---|---|---|---|
| D. Pedro II. . . . . | 10.904:918$000 | 2.716:264$000 | 20:803$000 | — |
| Maritima . . . . . | — | 3:330$000 | 2:276$000 | 6.759:006$000 |
| S. Diogo . . . . . | — | 1.187:227$000 | 7:230$000 | 204:881$000 |
| Agencia Exprinter. . . . . | 396:496$000 | — | — | — |
| Agencia Barcellos. . . . . | — | 57:242$000 | — | 10:299$000 |
| Agencia Honorio . . . . . | — | 282:921$000 | — | 117:251$000 |
| Agencia Universal. . . . . | — | 144:682$000 | — | 35:204$000 |
| Agencia Pestana-Rio. . . . . | — | 507:306$000 | — | 88:007$000 |
| Agencia Transporte e Carruagem. | — | 77:121$000 | — | 38:700$000 |
| Agencia Central . . . . . | — | 143:711$000 | — | 49:197$000 |
| Agencia Expresso Federal . . . | — | 116:895$000 | — | 102:565$000 |
| Lauro Müller . . . . . | 224:584$000 | 1:516$000 | 55$000 | 2$000 |
| S. Christovão . . . . . | 57:236$000 | 3:113$000 | 24$000 | — |
| Mangueira . . . . . | 74:298$000 | 9:060$000 | 54$000 | — |
| S. Francisco Xavier . . . . . | 67:981$000 | 15:715$000 | 1:340$000 | 1:225$000 |
| Rocha . . . . . | 58:132$000 | 1:814$000 | 1$000 | — |
| Riachuelo . . . . . | 125:738$000 | 2:050$000 | 28$000 | — |
| Sampaio. . . . . | 91:267$000 | 825$000 | 6$000 | — |
| Engenho Novo. . . . . | 224:805$000 | 20:211$000 | 664$000 | 14:406$000 |
| Meyer . . . . . | 426:808$000 | 3:311$000 | 14$000 | — |
| Todos os Santos . . . . . | 259:890$000 | 1:883$000 | 4$000 | — |
| Engenho de Dentro . . . . . | 435:282$000 | 11:334$000 | 1:129$000 | 8:562$000 |
| Encantado . . . . . | 309:088$000 | 1:111$000 | 5$000 | — |
| Piedade . . . . . | 444:092$000 | 4:739$000 | 67$000 | 14$000 |
| Q. Bocayuva . . . . . | 305:334$000 | 2:224$000 | 50$000 | 757$000 |
| Cascadura . . . . . | 984:697$000 | 48:718$000 | 1:443$000 | 45:031$000 |
| Madureira . . . . . | 420:312$000 | 10:523$000 | — | 4:000 |
| D. Clara. . . . . | 172:729$000 | 814$000 | 328$000 | 20$000 |
| Oswaldo Cruz. . . . . | 159:967$000 | 5:918$000 | 6:231$000 | 1:959$000 |
| P. Bento Ribeiro . . . . . | 185:106$000 | 8:114$000 | 167$000 | 1:902$000 |
| Marechal Hermes. . . . . | 178:783$000 | 3:253$000 | 125$000 | 357$000 |
| Deodoro. . . . . | 192:530$000 | 6.286$000 | 4:679$000 | 9:730$000 |
| R. Albuquerque . . . . . | 71:103$000 | 1:290$000 | 143$000 | 63$000 |
| Anchieta. . . . . | 174:728$000 | 4:586$000 | 283$000 | 2:119$000 |
| Nilopolis . . . . . | 207:161$000 | 6:453$000 | 457$000 | 3:802$000 |
| Mesquita. . . . . | 32:596$000 | 2:979$000 | 787$000 | 54:029$000 |
| N. Iguassù. . . . . | 155:306$000 | 16:241$000 | 983$000 | 82:285$000 |
| Morro Agudo . . . . . | 25:060$000 | 10:742$000 | 177$000 | 48:185$000 |
| Austin . . . . . | 22:023$000 | 7:081$000 | 194$000 | 20:311$000 |
| Queimados . . . . . | 20:657$000 | 4:082$000 | 2:073$000 | 16:443$000 |
| Caramujos . . . . . | 1:464$000 | 1:432$000 | 431$000 | — |
| Belem . . . . . | 195:673$000 | 5:546$000 | 3:837$000 | 4:393$000 |
| G. da Costa . . . . . | 203$000 | 139$000 | 154$000 | 6$000 |
| Mario Bello. . . . . | 3:499$000 | 527$000 | 84$000 | 757$000 |
| Serra. . . . . | 7:175$000 | 454$000 | 219$000 | 198$000 |
| Scheid . . . . . | 3:208$000 | 223$000 | 63$000 | 178$000 |
| Palmeiras . . . . . | 15:190$000 | 1:282$000 | 68$000 | 2:588$000 |
| P. Frontin . . . . . | 46:922$000 | 23:620$000 | 284$000 | 14:869$000 |
| H. Antunes. . . . . | 21:903$000 | 5:657$000 | 149$000 | 6:974$000 |
| Mendes . . . . . | 71:449$000 | 9:561$000 | 78:140$000 | 46:134$000 |
| Martins Costa . . . . . | 7:827$000 | 1:304$000 | 140$000 | 214$000 |
| Sant' Anna. . . . . | 37:101$000 | 7:911$000 | 1:791$000 | 3:163$000 |
| B. do Pirahy . . . . . | 1.015:411$000 | 61:376$000 | 7:491$000 | 34:911$000 |
| Ipiranga. . . . . | 13:441$000 | 834$000 | 63$000 | 483$000 |
| S. Lacerda . . . . . | 6:348$000 | 1:567$000 | 123$000 | 516$000 |
| C. Furquim. . . . . | 64:483$000 | 14:658$000 | 1:724$000 | 5:916$000 |
| Juparanã. . . . . | 72:777$000 | 4:847$000 | 1:999$000 | 2:797$000 |
| T. Leite. . . . . | 5:981$000 | 2:246$000 | 660$000 | 680$000 |
| Commercio . . . . . | 25:492$000 | 6:199$000 | 833$000 | 4:656$000 |
| A transportar. . . . . | 19.024:254$000 | 5.601:068$000 | 150:073$000 | 7.845:749$000 |

abaixo, durante o anno de 1927

| M. COBRADAS | TELEGRAMMAS | RENDAS DIVERSAS | 10 % | 2 % | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| — | 1:391$000 | 48:002$000 | 917:682$000 | 46:118$000 | 14.655:178$000 |
| 19.287:437$000 | 11$000 | 586:312$000 | 2.235:610$000 | 115:730$000 | 28.988:712$000 |
| 810:843$000 | 16$000 | 33:442$000 | 149:983$000 | 7:325$000 | 2.400:947$000 |
| — | — | 2:973$000 | 37:572$000 | 1:661$000 | 438:702$000 |
| — | — | 66$000 | 5:438$000 | 460$000 | 73:505$000 |
| 42$000 | — | 818$000 | 33:293$000 | 2:613$000 | 436:943$000 |
| 20$000 | — | 633$000 | 13:076$000 | 895$000 | 194:519$000 |
| — | — | 95$000 | 44:240$000 | 2:815$000 | 642:463$000 |
| — | — | — | 95:596$000 | 648$000 | 212:065$000 |
| 29$000 | — | 403$000 | 13:792$000 | 1.063$000 | 208:195$000 |
| — | — | 159$000 | 16:301$000 | 1.106$000 | 237:026$000 |
| — | — | 126$000 | 306$000 | 45$000 | 226:634$000 |
| — | 12$000 | 186$000 | 366$000 | 36$000 | 60:973$000 |
| 9:502$000 | — | 443$000 | 1:715$000 | 143$000 | 95:215$000 |
| 7:955$000 | — | 1:741$000 | 2:142$000 | 153$000 | 98:252$000 |
| — | 5$000 | 128$000 | 194$000 | 20$000 | 60:294$000 |
| — | — | 207$000 | 245$000 | 29$000 | 128:297$000 |
| — | — | 55$000 | 98$000 | 13$000 | 92:264$000 |
| 256:170$000 | 13$000 | 9:810$000 | 45:335$000 | 1:053$000 | 572:467$000 |
| — | 1$000 | 540$000 | 441$000 | 43$000 | 431:158$000 |
| — | — | 183$000 | 244$000 | 24$000 | 262:228$000 |
| 87:903$000 | 32$000 | 5:948$000 | 15:519$006 | 1:000$000 | 566:709$000 |
| — | — | 123$000 | 174$000 | 23$000 | 310:524$000 |
| 14:274$000 | — | 483$000 | 2:365$000 | 153$000 | 466:187$000 |
| 20:480$000 | — | 667$000 | 2:205$000 | 159$000 | 331:876$000 |
| 178:276$000 | 189$000 | 10:336$000 | 43:121$000 | 2:263$000 | 1.314:074$000 |
| — | — | 1:166$000 | 1:017$000 | 147$000 | 433:169$000 |
| 6:332$000 | — | 524$000 | 742$000 | 18$000 | 181:507$000 |
| 32:941$000 | — | 2:666$000 | 20:728$000 | 823$000 | 231:233$000 |
| 35:839$000 | 102$000 | 2:083$000 | 3:993$000 | 162$000 | 237:468$000 |
| 3:112$000 | 9$000 | 761$000 | 675$000 | 79$000 | 187:154$000 |
| 21:960$000 | 40$000 | 6:409$000 | 8:339$000 | 536$000 | 250:509$000 |
| 6:408$000 | 50$000 | 572$000 | 714$000 | 84$000 | 80:427$000 |
| 12:395$000 | 244$000 | 2:142$000 | 1:491$000 | 148$000 | 198:136$000 |
| 31:517$000 | 270$000 | 3:450$000 | 3:864$000 | 439$000 | 257:413$000 |
| 15:078$000 | 41$000 | 1:248$000 | 5:131$000 | 513$000 | 112:402$000 |
| 89:970$000 | 162$000 | 6:357$000 | 16:790$000 | 1:588$000 | 369:682$000 |
| 21:688$000 | 74$000 | 4:326$000 | 8:857$000 | 646$000 | 119:755$000 |
| 10:058$000 | 130$000 | 1:534$000 | 3:107$000 | 436$000 | 64:874$000 |
| 11:969$000 | 159$000 | 1:481$000 | 2:942$000 | 288$000 | 60:094$000 |
| — | 4$000 | 68$000 | 191$000 | 19$000 | 3:609$000 |
| 16:114$000 | 462$000 | 1:558$000 | 15:104$000 | 1:272$000 | 243:959$000 |
| — | — | 4$000 | 30$000 | 4$000 | 540$000 |
| 1:387$000 | 22$000 | 191$000 | 441$000 | 106$000 | 7:014$000 |
| 3:124$000 | 32$000 | 211$000 | 553$000 | 120$000 | 12:086$000 |
| 353$000 | 11$000 | 42$000 | 210$000 | 43$000 | 4:331$000 |
| 3:067$000 | 273$000 | 447$000 | 1:261$000 | 191$000 | 24:367$000 |
| 51:258$000 | 608$000 | 1:725$000 | 8:928$000 | 998$000 | 149:212$000 |
| 39:199$000 | 69$000 | 1:578$000 | 5:858$000 | 490$000 | 81:877$000 |
| 50:776$000 | 28$000 | 11:671$000 | 72:247$000 | 4:494$000 | 344:500$000 |
| 5:328$000 | 66$000 | 835$000 | 889$000 | 182$000 | 16:785$000 |
| 22:457$000 | 285$000 | 2:559$000 | 4:857$000 | 629$000 | 80:753$000 |
| 295:428$000 | 376$000 | 10:017$000 | 125:284$000 | 7:820$000 | 1.558:114$000 |
| 7:782$000 | 180$000 | 528$000 | 2:297$000 | 212$000 | 25:820$000 |
| 3:528$000 | 66$000 | 160$000 | 1:153$000 | 110$000 | 13:571$000 |
| 27:034$000 | 745$000 | 1:337$000 | 10:182$700 | 543$000 | 126:622$000 |
| 19:601$000 | 895$000 | 557$000 | 9:945$000 | 736$000 | 114:154$000 |
| 1:822$000 | 104$000 | 272$000 | 1:218$000 | 86$000 | 13:069$000 |
| 11:154$000 | 582$000 | 1:106$000 | 4:713$000 | 357$000 | 55:092$000 |
| 21.531:619$000 | 7:759$000 | 773:464$000 | 4.020:809$000 | 209:910$000 | 59.164:705$000 |

Renda arrecadada nas estações abaixo,

| ESTAÇÕES | VIAJANTES | ENCOMMENDAS | ANIMAES | M. PAGAS |
|---|---|---|---|---|
| Transporte | 19.024:254$000 | 5.601:068$000 | 150:073$000 | 7 845:749$000 |
| Alliança | 16:375$000 | 5:374$000 | 322$000 | 9:365$000 |
| Casal | 5:375$000 | 922$000 | 26$000 | 2:465$000 |
| Conrado Niemeyer | 4.803$000 | 1:642$000 | 71$000 | — |
| A. Pinto | 20:987$000 | 6:441$000 | 597$000 | 13:072$000 |
| V. Cortêz | 12:234$000 | 7:108$000 | 371$000 | 4:661$000 |
| Parahyba | 117:144$000 | 21:512$000 | 1:021$000 | 99:945$000 |
| B. de Angra | 5:947$000 | 338$000 | 48$000 | 686$000 |
| Entre Rios | 383:211$000 | 18:921$000 | 2:150$000 | 9:219$000 |
| F. Pinheiro | 5:418$000 | 625$000 | 95$000 | 1:693$000 |
| Serraria | 9:984$000 | 4:413$000 | 7:016$000 | 1:921$000 |
| Souza Aguiar | 8:333$000 | 2:441$000 | 410$000 | 416$000 |
| Parahybuna | 12:416$000 | 2:443$000 | 151$000 | 658$000 |
| Affonso Arinos | 56:034$000 | 5:759$000 | 364$000 | 653$000 |
| Sobragy | 17:077$000 | 14:562$000 | 1:715$000 | 1:245$000 |
| Cotegipe | 12:918$000 | 4:259$000 | 2:005$000 | 234$000 |
| M. Barbosa | 84:805$000 | 7:499$000 | 1:602$000 | 656$000 |
| Cedofeita | 7:627$000 | 1:508$000 | 947$000 | 161$000 |
| Retiro | 16:335$000 | 2:417$000 | 333$000 | 158$000 |
| J. Fóra | 884:952$000 | 218:332$000 | 2:410$000 | 139:915$000 |
| M. Procopio | 53:148$000 | 23:241$000 | 523$000 | 151:276$000 |
| F. Bernardino | 8:352$000 | 4:150$000 | 837$000 | 134$000 |
| Bemfica | 76:213$000 | 5:855$000 | 70:272$000 | 3:331$000 |
| Dias Tavares | 5:794$000 | 1:286$000 | 275$000 | 116$000 |
| Ch. d'Uvas | 13:179$000 | 5:049$000 | 7:446$000 | 3:052$000 |
| E. da Camara | 24:113$000 | 34:650$000 | 12:311$000 | 45:065$000 |
| S. de Macedo | 825$000 | 40$000 | 35$000 | 37$000 |
| Palmyra | 231:978$000 | 63:634$000 | 4:485$000 | 121:048$000 |
| Mantiqueira | 10:654$000 | 10:515$000 | 4:988$000 | 4:074$000 |
| Rocha Dias | 4:074$000 | 282$000 | 590$000 | 72$000 |
| João Ayres | 9:040$000 | 42:112$000 | 9:891$000 | 3:705$000 |
| Sitio | 62:108$000 | 30:441$000 | 376:878$000 | 2:802$000 |
| Dr. Sá Fortes | 3.856$000 | 1:165$000 | 86$000 | 814$000 |
| Barbacena | 385:706$000 | 68:456$000 | 993$000 | 18:141$000 |
| Sanatorio | 12:033$000 | 15:311$000 | 417$000 | 6:754$000 |
| A. Vasconcellos | 5:507$000 | 640$000 | 106$000 | 80$000 |
| Bias Fortes | 1:816$000 | 185$000 | 110$000 | 21$000 |
| Ressaquinha | 40:019$000 | 62:812$000 | 2:361$000 | 26:969$000 |
| H. Alves | 6:022$000 | 700$000 | 99$000 | 542$000 |
| Carandahy | 61:655$000 | 44:677$000 | 1:006$000 | 46:504$000 |
| H. Penna | 2:223$000 | 250$000 | 47$000 | 2:700$000 |
| Pedra do Sino | 9:010$000 | 1:524$000 | 303$000 | 2:450$000 |
| C. Ottoni | 29:896$000 | 7:102$000 | 1:496$000 | 1:387$000 |
| B. de Macedo | 16:209$000 | 12:507$000 | 775$000 | 48$000 |
| Lafayette | 312:004$000 | 31:576$000 | 16:064$000 | 15:557$000 |
| Gagé | 6:895$000 | 688$000 | 149$000 | 362$000 |
| Dr. Joaquim Murtinho | 24:329$000 | 1:508$000 | 494$000 | 724$000 |
| Lobo Leite | 8:248$000 | 1:529$000 | 70$000 | 1:807$000 |
| C. de Sá | 4:786$000 | 293$000 | 50$000 | 425$000 |
| Burnier | 52:499$000 | 1:592$000 | 183$000 | 252$000 |
| Engenheiro Corrêa | 18:964$000 | 4:182$000 | 601$000 | 9:553$000 |
| Itabirito | 62:249$000 | 11:538$000 | 381$000 | 24:536$000 |
| Esperança | 17:247$000 | 6:677$000 | 55$000 | 5:232$000 |
| Aguiar Moreira | 15:541$000 | 845$000 | 76$000 | 29:729$000 |
| Rio Acima | 20:457$000 | 1:856$000 | 139$000 | 2:061$000 |
| H. Bicalho | 7:125$000 | 290$000 | 96$000 | 94$000 |
| Raposos | 79:545$000 | 10:208$000 | 221$000 | 8:624$000 |
| Sabará | 134:950$000 | 8:926$000 | 420$000 | 3:228$000 |
| General Carneiro | 52:072$000 | 713$000 | 181$000 | 6:053$000 |
| A' transportar | 22.596:646$000 | 6.446:565$000 | 687:238$000 | 8.682:251$000 |

durante o anno de 1927 (continuação)

| M. COBRADAS | TELEGRAMMAS | RENDAS DIVERSAS | 10 % | 2 % | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| 21.531:619$000 | 7:759$000 | 773:464$000 | 4.020:809$000 | 209:910$000 | 59.164:705$000 |
| 17:825$000 | 174$000 | 995$000 | 4:448$000 | 305$000 | 55:184$000 |
| 4:722$000 | 72$000 | 231$000 | 2:111$000 | 144$000 | 16:070$000 |
| — | 27$000 | 56$000 | 749$000 | 54$000 | 7:402$000 |
| 26:436$000 | 554$000 | 1:722$000 | 5:973$000 | 442$000 | 76:224$000 |
| 15:225$000 | 241$000 | 497$000 | 3:866$000 | 262$000 | 44:525$000 |
| 105:754$000 | 318$000 | 3:915$000 | 33:296$000 | 2:277$000 | 385:182$000 |
| 10:607$000 | 111$000 | 249$000 | 2:290$000 | 180$000 | 20:486$000 |
| 149:741$000 | 543$000 | 8:454$000 | 55:116$000 | 3:297$000 | 630:652$000 |
| 1:719$000 | 21$000 | 121$000 | 1:016$000 | 90$000 | 10:799$000 |
| 25:759$000 | 172$000 | 1:384$000 | 4:506$000 | 272$000 | 55:427$000 |
| 4:324$000 | 30$000 | 361$000 | 1:646$000 | 106$000 | 18:073$000 |
| 14:201$000 | 226$000 | 785$000 | 2:673$000 | 222$000 | 33:775$000 |
| 8:484$000 | 464$000 | 600$000 | 7:706$000 | 502$000 | 80:576$000 |
| 16:681$000 | 204$000 | 1:502$000 | 4:761$000 | 356$000 | 58:103$000 |
| 7:552$000 | 82$000 | 851$000 | 2:820$000 | 209$000 | 30:930$000 |
| 46:232$000 | 52$000 | 1:395$000 | 10:514$000 | 674$000 | 153:429$000 |
| 27:862$000 | 28$000 | 1:330$000 | 2:039$000 | 91$000 | 41:593$000 |
| 20:177$000 | 133$000 | 1:250$000 | 2:254$000 | 168$000 | 43:225$000 |
| 1.850:613$000 | 974$000 | 45:423$000 | 246:469$000 | 16:191$000 | 3.405:279$000 |
| 185:205$000 | 464$000 | 2:680$000 | 37:380$000 | 2:003$000 | 455:920$000 |
| 6:982$000 | 65$000 | 266$000 | 1:088$000 | 136$000 | 22:010$000 |
| 4:168$000 | 477$000 | 1:563$000 | 13:750$000 | 866$000 | 176:502$000 |
| 1:606$000 | 36$000 | 317$000 | 1:103$000 | 110$000 | 10:643$000 |
| 6:817$000 | 189$000 | 492$000 | 3:742$000 | 268$000 | 40:234$000 |
| 40:703$000 | 261$000 | 1:549$000 | 14:408$000 | 1:084$000 | 174:144$000 |
| 7$000 | 17$000 | 11$000 | 105$000 | 31$000 | 1:108$000 |
| 392:393$000 | 834$000 | 15:289$000 | 75:575$000 | 3:817$000 | 909:053$000 |
| 14:078$000 | 204$000 | 892$000 | 4:048$000 | 246$000 | 50:309$000 |
| 231$000 | 46$000 | 35$000 | 596$000 | 45$000 | 5:971$000 |
| 30:203$000 | 395$000 | 1:384$000 | 8:377$000 | 630$000 | 105:737$000 |
| 46:197$000 | 1:525$000 | 1:355$000 | 28:639$000 | 1:403$000 | 551:348$000 |
| 10:058$000 | 140$000 | 356$000 | 1:428$000 | 133$000 | 18:036$000 |
| 452:305$000 | 1:028$000 | 8:279$000 | 84:303$000 | 4:041$000 | 1.023:252$000 |
| 45:255$000 | 138$000 | 932$000 | 7:080$000 | 368$000 | 88:288$000 |
| 2:555$000 | 52$000 | 178$000 | 965$000 | 88$000 | 10:171$000 |
| 102$000 | 7$000 | 216$000 | 340$000 | 33$000 | 2:830$000 |
| 92:966$000 | 285$000 | 2:296$000 | 19:498$000 | 1:079$000 | 248:285$000 |
| 2:375$000 | 63$000 | 215$000 | 950$000 | 56$000 | 11:022$000 |
| 67:676$000 | 1:046$000 | 2:537$000 | 18:801$000 | 1:393$000 | 245:295$000 |
| 34:617$000 | 84$000 | 2:188$000 | 4:016$000 | 339$000 | 46:464$000 |
| 26:116$000 | 247$000 | 1:045$000 | 3:406$000 | 200$000 | 44:301$000 |
| 32:793$000 | 388$000 | 1:305$000 | 6:498$000 | 395$000 | 81:260$000 |
| 26:690$000 | 191$000 | 1:244$000 | 5:331$000 | 155$000 | 63:150$000 |
| 348:809$000 | 2:039$000 | 6:783$000 | 65:965$000 | 3:116$000 | 801:913$000 |
| 2:633$000 | 58$000 | 67$000 | 1:103$000 | 61$000 | 12:016$000 |
| 9:455$000 | 218$000 | 580$000 | 4:031$000 | 197$000 | 41:536$000 |
| 10:463$000 | 132$000 | 479$000 | 1:955$000 | 127$000 | 24:810$000 |
| 3:423$000 | 101$000 | 632$000 | 943$000 | 72$000 | 10:725$000 |
| 9:240$000 | 387$000 | 367$000 | 6:651$000 | 343$000 | 71:514$000 |
| 15:452$000 | 155$000 | 831$000 | 4:367$000 | 235$000 | 54:286$000 |
| 177:131$000 | 1:927$000 | 1:401$000 | 26:157$000 | 1:450$000 | 306:770$000 |
| 59:105$000 | 958$000 | 458$000 | 7:701$000 | 434$000 | 97:867$000 |
| 82:050$000 | 474$000 | 2:973$000 | 14:802$000 | 207$000 | 146:697$000 |
| 29:216$000 | 415$000 | 1:971$000 | 4:779$000 | 295$000 | 61:189$000 |
| 975$000 | 45$000 | 64$000 | 891$000 | 52$000 | 9:632$000 |
| 391:063$000 | 301$000 | 2:796$000 | 46:721$000 | 2:602$000 | 542:081$000 |
| 54:211$000 | 484$000 | 1:405$000 | 12:671$000 | 602$000 | 216:897$000 |
| 2:024$000 | 150$000 | 193$000 | 5:076$000 | 593$000 | 67:055$000 |
| 26.603:481$000 | 28:211$000 | 912:209$000 | 4.960:302$000 | 265:057$000 | 71 181:960$000 |

Renda arrecadada nas estações abaixo,

| ESTAÇÕES | VIAJANTES | ENCOMMENDAS | ANIMAES | M. PAGAS |
|---|---|---|---|---|
| Transporte | 22.596:646$000 | 6.446:565$000 | 687:238$000 | 8.682:251$000 |
| Rio das Velhas | 62:774$000 | 9:714$000 | 517$000 | 1:853$000 |
| Capitão Eduardo | 3:975$000 | 322$000 | 28$000 | 54$000 |
| Ribeirão da Matta | 7:293$000 | 858$000 | 67$000 | 1:045$000 |
| Vespasiano | 24:621$000 | 3:883$000 | 689$000 | 8:353$000 |
| N. Granja | 4:778$000 | 1:009$000 | 80$000 | 1:687$000 |
| Dr. Lund | 8:697$000 | 238$000 | 122$000 | 113$000 |
| P. Leopoldo | 36:244$000 | 5:202$000 | 16:676$000 | 402$000 |
| Mattosinhos | 20:952$000 | 8:038$000 | 783$000 | 1:680$000 |
| Peripery | 11:653$000 | 3:453$000 | 35:966$000 | 1:712$000 |
| Arcoverde | 5:803$000 | 662$000 | 98$000 | 872$000 |
| P. de Moraes | 22:532$000 | 4:397$000 | 598$000 | 1:790$000 |
| Sete Lagôas | 126:335$000 | 22:045$000 | 1:610$000 | 17:722$000 |
| Wenceslau Braz | 3:295$000 | 177$000 | 84$000 | 112$000 |
| Silva Xavier | 11:622$000 | 1:964$000 | 240$000 | 180$000 |
| Araçá | 23:279$000 | 7:991$000 | 19:461$000 | 908$000 |
| Cordisburgo | 25:980$000 | 3:407$000 | 44:454$000 | 1:968$000 |
| Maquiné | 5:235$000 | 401$000 | 6:116$000 | 94$000 |
| Mascarenhas | 8:947$000 | 1:300$000 | 22:651$000 | 148$000 |
| G. da Silveira | 10:376$000 | 1:808$000 | 108:782$000 | 1:082$000 |
| Curvello | 177:657$000 | 36:328$000 | 307:595$000 | 10:121$000 |
| Tamboril | 5:972$000 | 712$000 | 507$000 | 12$000 |
| O. de Almeida | 7:543$000 | 704$000 | 13:619$000 | 27$000 |
| Corintho | 186:723$000 | 12:356$000 | 1:122$000 | 811$000 |
| Aporá | 5:535$000 | 386$000 | 226$000 | 75$000 |
| Francisco Sá | 12:900$000 | 1:872$000 | 1:589$000 | 143$000 |
| Curumatahy | 8.075$000 | 1:219$000 | 201$000 | 482$000 |
| Buenopolis | 53:337$000 | 5:130$000 | 2:766$000 | 345$000 |
| Joaquim Felicio | 6:458$000 | 1:852$000 | 191$000 | 57$000 |
| Cattoni | 2:321$000 | 254$000 | 108$000 | 2$000 |
| Carvalho de Almeida | 20:544$000 | 3:473$000 | 1:950$000 | 968$000 |
| Bueno do Prado | 8:747$000 | 1:295$000 | 5:431$000 | 74$000 |
| Camillo Prates | 7:796$000 | 2:193$000 | 437$000 | 666$000 |
| Gr. Reunidas | 15:071$000 | 2:334$000 | 373$000 | 751$000 |
| Engenheiro Navarro | 12:938$000 | 898$000 | 894$000 | 639$000 |
| Engenheiro Dolabella | 1:435$000 | 169$000 | 338$000 | — |
| Bocayuva | 243:563$000 | 11:742$000 | 111:310$000 | 2:727$000 |
| P. de Albuquerque | 3:187$000 | 171$000 | 975$000 | 29$000 |
| Juramento | 37:572$000 | 956$000 | 5:080$000 | 1:121$000 |
| Antonio Olyntho | 2:854$000 | 31$000 | 2$000 | — |
| Montes Claros | 130:635$000 | 12:422$000 | 12:266$000 | 4:683$000 |
| Villa Militar | 23:196$000 | 1:366$000 | 287$000 | 7:266$000 |
| Realengo | 281:588$000 | 5:451$000 | 455$000 | 4:328$000 |
| Bangú | 347:926$000 | 11:067$000 | 458$000 | 17:895$000 |
| Senador Camará | 23:966$000 | 1:417$000 | 56$000 | 25$000 |
| Santissimo | 45:356$000 | 11:249$000 | 297$000 | 16:389$000 |
| Campo Grande | 193:966$000 | 26:910$000 | 1:616$000 | 83:012$000 |
| S. Vasconcellos | 25:073$000 | 3:055$000 | 65$000 | 1:454$000 |
| Inhoahyba | 21:435$000 | 5:187$000 | 1:118$000 | 15:767$000 |
| Paciencia | 16:675$000 | 2:783$000 | 933$000 | 26:769$000 |
| Santa Cruz | 204:336$000 | 22:435$000 | 1:078$000 | 14:983$000 |
| Matadouro | 17:812$000 | 17:319$000 | 8:395$000 | 145:452$000 |
| Itaguahy | 23:440$000 | 4:777$000 | 609$000 | 12:297$000 |
| Corôa Grande | 12:769$000 | 13:960$000 | 168$000 | 7:889$000 |
| Itacurussá | 38:003$000 | 21:612$000 | 103$000 | 12:416$000 |
| Muriquy | 5:737$000 | 330$000 | 19$000 | 4:517$000 |
| Ibicuhy | 7:273$000 | 476$000 | 17$000 | 4:572$000 |
| Mangaratiba | 56:655$000 | 35:972$000 | 341$000 | 42:051$000 |
| Lages | 9:673$000 | 2:900$000 | 93$000 | 627$000 |
| Paracamby | 52:834$000 | 15:725$000 | 1:978$000 | 35:252$000 |
| Á transportar | 25.379:613$000 | 6.823:916$000 | 1.431:326$000 | 9.200:730$000 |

durante o anno de 1927 (continuação)

| M. COBRADAS | TELEGRAMMAS | RENDAS DIVERSAS | 10 % | 2 % | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| 26.603:481$000 | 28:211$000 | 912:209$000 | 4.960:302$000 | 265:057$000 | 71.181:960$000 |
| 60:558$000 | 642$000 | 1:238$000 | 9:990$000 | 508$000 | 147:794$000 |
| 348$000 | 49$000 | 116$000 | 212$000 | 12$000 | 5:116$000 |
| 4:915$000 | 119$000 | 340$000 | 1:394$000 | 137$000 | 16:168$000 |
| 103:099$000 | 593$000 | 1:756$000 | 12:057$000 | 501$000 | 155:555$000 |
| 2:388$000 | 95$000 | 74$000 | 948$000 | 62$000 | 11:121$000 |
| 2:959$000 | 131$000 | 189$000 | 1:374$000 | 95$000 | 13:918$000 |
| 70:806$000 | 305$000 | 1:095$000 | 11:811$000 | 551$000 | 143:092$000 |
| 23:894$000 | 292$000 | 1:119$000 | 5:158$000 | 262$000 | 62:178$000 |
| 6:992$000 | 170$000 | 458$000 | 5:554$000 | 118$000 | 66:076$000 |
| 1:816$000 | 58$000 | 142$000 | 958$000 | 51$000 | 10:460$000 |
| 10:731$000 | 379$000 | 1:078$000 | 3:658$000 | 177$000 | 45:340$000 |
| 291:554$000 | 1:126$000 | 6:582$000 | 39:454$000 | 1:228$000 | 507:656$000 |
| 147$000 | 53$000 | 50$000 | 410$000 | 25$000 | 4:353$000 |
| 4:837$000 | 148$000 | 380$000 | 1:846$000 | 168$000 | 21:385$000 |
| 45:335$000 | 859$000 | 949$000 | 8:584$000 | 350$000 | 107:716$000 |
| 23:760$000 | 559$000 | 791$000 | 9:647$000 | 417$000 | 110:983$000 |
| 529$000 | 31$000 | 63$000 | 1:254$000 | 42$000 | 13:765$000 |
| 5:486$000 | 133$000 | 307$000 | 3:404$000 | 100$000 | 42:476$000 |
| 29:397$000 | 104$000 | 366$000 | 15:298$000 | 211$000 | 167:424$000 |
| 418:775$000 | 676$000 | 7:773$000 | 65:778$000 | 2:704$000 | 1.027:407$000 |
| 485$000 | 69$000 | 162$000 | 909$000 | 45$000 | 8:873$000 |
| 2:780$000 | 48$000 | 211$000 | 2:446$000 | 59$000 | 27:437$000 |
| 56:643$000 | 686$000 | 1:453$000 | 23:608$000 | 1:280$000 | 284:682$000 |
| 2:511$000 | 39$000 | 144$000 | 848$000 | 35$000 | 9:799$000 |
| 8:341$000 | 100$000 | 363$000 | 2:301$000 | 101$000 | 27:710$000 |
| 7:278$000 | 218$000 | 214$000 | 1:749$000 | 55$000 | 19:491$000 |
| 38:449$000 | 3:604$000 | 437$000 | 9:636$000 | 397$000 | 114:101$000 |
| 9:040$000 | 265$000 | 215$000 | 1:621$000 | 89$000 | 19:788$000 |
| 1:236$000 | 42$000 | 104$000 | 394$000 | 18$000 | 4:479$000 |
| 34:643$000 | 270$000 | 857$000 | 5:353$000 | 246$000 | 68:304$000 |
| 9:378$000 | 164$000 | 425$000 | 1:845$000 | 73$000 | 27:432$000 |
| 8:976$000 | 163$000 | 399$000 | 1:832$000 | 55$000 | 22:517$000 |
| 44:197$000 | 711$000 | 659$000 | 5:633$000 | 496$000 | 70:225$000 |
| 10:014$000 | 300$000 | 229$000 | 2:264$000 | 175$000 | 28:351$000 |
| 354$000 | 7$000 | 12$000 | 214$000 | 29$000 | 2:558$000 |
| 208:309$000 | 559$000 | 6:401$000 | 53:389$000 | 1:347$000 | 639:347$000 |
| 353$000 | 42$000 | 105$000 | 455$000 | 47$000 | 5:364$000 |
| 13:455$000 | 316$000 | 576$000 | 5:593$000 | 604$000 | 65:293$000 |
| 17$000 | 18$000 | 1$000 | 286$000 | 30$000 | 3:239$000 |
| 264:583$000 | 194$000 | 4:430$000 | 39:974$000 | 1:563$000 | 470:750$000 |
| 5:995$000 | 11$000 | 1:101$000 | 2:892$000 | 95$000 | 42:203$000 |
| 25:822$000 | 7$000 | 1:415$000 | 3:102$000 | 191$000 | 322:369$000 |
| 54:345$000 | 28$000 | 2:560$000 | 7:020$000 | 584$000 | 441:883$000 |
| 149$000 | 11$000 | 123$000 | 185$000 | 29$000 | 25:961$000 |
| 6:719$000 | 53$000 | :448$000 | 3:156$000 | 222$000 | 84:889$000 |
| 93:236$000 | 29$000 | 5:338$000 | 18:498$000 | 1:476$000 | 424:081$000 |
| 4:205$000 | 1$000 | 1:781$000 | 610$000 | 55$000 | 36:299$000 |
| 2:286$000 | 11$000 | 881$000 | 2:132$000 | 198$000 | 49:015$000 |
| 2:482$000 | 36$000 | 990$000 | 3:068$000 | 281$000 | 54:017$000 |
| 59:336$000 | 54$000 | 12:195$000 | 9:278$000 | 1:217$000 | 324:902$000 |
| 16:735$000 | 7$000 | 8:280$000 | 37:625$000 | 1:620$000 | 253:245$000 |
| 14:553$000 | 104$000 | 2:427$000 | 3:296$000 | 650$000 | 62:153$000 |
| 6:507$000 | 29$000 | 1:156$000 | 3:016$000 | 390$000 | 45:884$000 |
| 29:753$000 | 30$000 | 1:269$000 | 6:255$000 | 578$000 | 110:019$000 |
| 3:588$000 | 6$000 | 691$000 | 1:015$000 | 162$000 | 16:065$000 |
| 1:290$000 | 104$000 | 501$000 | 791$000 | 130$000 | 15:154$000 |
| 69:075$000 | 78$000 | 4:873$000 | 13:329$000 | 1:153$000 | 223:527$000 |
| 14:617$000 | 54$000 | 2:161$000 | 1:322$000 | 101$000 | 31:548$000 |
| 80:302$000 | 545$000 | 5:002$000 | 9:453$000 | 895$000 | 201:986$000 |
| 28.923:844$000 | 43:759$000 | 1.008:664$000 | 5.445:484$000 | 289:547$000 | 78 546:883$000 |

Renda arrecadada nas estações abaixo,

| ESTAÇÕES | VIAJANTES | ENCOMMENDAS | ANIMAES | M. PAGAS |
|---|---|---|---|---|
| Transporte . . . . . | 25 379:613$000 | 6.823:916$000 | 1.431:326$000 | 9.200:730$000 |
| União . . . . . | 3:674$000 | 73$000 | — | — |
| Vargem Alegre. . . . . | 35:644$000 | 7:608$000 | 690$000 | 1.414$000 |
| Volta Redonda. . . . . | 21:866$000 | 9:868$000 | 1.896$000 | 4:696$000 |
| Rademaker . . . . . | 8:592$000 | 1:369$000 | 142$000 | 5:943$000 |
| Pinheiro. . . . . | 50:837$000 | 10:470$000 | 5:470$000 | 3:024$000 |
| Barra Mansa . . . . . | 285:872$000 | 59:769$000 | 6:708$000 | 18:857$000 |
| Saudade. . . . . | 35:338$000 | 2:795$000 | 185$000 | 1:387$000 |
| Pombal . . . . . | 6:899$000 | 1:409$000 | 161$000 | 1:376$000 |
| Floriano. . . . . | 32:077$000 | 6:736$000 | 1:421$000 | 9:828$000 |
| Bulhões . . . . . | 6:816$000 | 791$000 | 2:598$000 | 824$000 |
| Oliveira Botelho . . . . . | 8:281$000 | 4:390$000 | 1:131$000 | 239$000 |
| Rezende. . . . . | 173:465$000 | 31:788$000 | 6:252$000 | 30:449$000 |
| M. Jardim . . . . . | 1:658$000 | 547$000 | 62$000 | 28$000 |
| B. H. Mello . . . . . | 42:324$000 | 40:480$000 | 6:592$000 | 1:484$000 |
| Itatiaya . . . . . | 8:603$000 | 3:735$000 | 13:563$000 | 455$000 |
| Eugenheiro Passos . . . . . | 15:749$000 | 2:821$000 | 228$000 | 528$000 |
| Engenheiro Bianor . . . . . | 1:863$000 | 259$000 | 3$000 | 62$000 |
| Queluz . . . . . | 65:361$000 | 8:636$000 | 722$000 | 1:111$000 |
| V. Queimada . . . . . | 4:584$000 | 299$000 | 2:087$000 | 68$000 |
| Lavrinhas . . . . . | 31:887$000 | 21:024$000 | 938$000 | 3:359$000 |
| Cruzeiro. . . . . | 522:294$000 | 100:219$000 | 161:578$000 | 29:736$000 |
| Embáú . . . . . | 3:144$000 | 216$000 | 3:463$000 | 458$000 |
| Cachoeira . . . . . | 116:713$000 | 17:031$000 | 8:069$000 | 13:211$000 |
| Cannas . . . . . | 4:852$000 | 789$000 | 134$000 | 175$000 |
| Lorena . . . . . | 156:834$000 | 93:041$000 | 2:136$000 | 14:847$000 |
| Engenheiro Neiva. . . . . | 2:375$000 | 9$000 | — | — |
| Guaratinguetá . . . . . | 242:032$000 | 153:347$000 | 11:891$000 | 42:541$000 |
| Apparecida. . . . . | 315:543$000 | 10:693$000 | 207$000 | 425$000 |
| Roseira . . . . . | 18:533$000 | 1:831$000 | 499$000 | 556$000 |
| M. Cesar . . . . . | 10:323$000 | 1:703$000 | 74$000 | 13:311$000 |
| Pinda. . . . . | 219:449$000 | 37:256$000 | 269:847$000 | 20:183$000 |
| Tremembé . . . . . | 52:659$000 | 10:917$000 | 10:236$000 | 12:415$000 |
| Taubaté . . . . . | 278:383$000 | 50:442$000 | 2:166$000 | 33:713$000 |
| Quiririm. . . . . | 9:778$000 | 897$000 | 63$000 | 750$000 |
| Engenheiro Sá e Silva . . . . | 2:758$000 | 200$000 | 21$000 | 683$000 |
| Caçapava . . . . . | 140:568$000 | 16:128$000 | 2:216$000 | 28:753$000 |
| E. de Mello. . . . . | 14:206$000 | 876$000 | 77$000 | 12:324$000 |
| Engenheiro M. Guimarães . . . | 5:536$000 | 284$000 | 2$000 | 523$000 |
| S. J. dos Campos. . . . . | 207:657$000 | 27:184$000 | 4:953$000 | 46:224$000 |
| Limoeiro. . . . . | 7:436$000 | 399$000 | 32$000 | 8:077$000 |
| Jacarehy. . . . . | 215:193$000 | 32:813$000 | 1:799$000 | 25:333$000 |
| B. Jesus. . . . . | 10:501$000 | 1:013$000 | 272$000 | 18:282$000 |
| São Silvestre . . . . . | 6:774$000 | 2:553$000 | 262$000 | 12:761$000 |
| Guararema . . . . . | 41:084$000 | 2:422$000 | 527$000 | 43:025$000 |
| Luiz Carlos. . . . . | 8:001$000 | 1:093$000 | 35$000 | 45:984$000 |
| Sabaúna . . . . . | 18:538$000 | 3:993$000 | 130$000 | 60:043$000 |
| Engenheiro C. Souza. . . . . | 4:659$000 | 367$000 | 19$000 | 2:071$000 |
| M. das Cruzes. . . . . | 488:385$000 | 48:421$000 | 1:565$000 | 29:767$000 |
| S. Angelo . . . . . | 12:579$000 | 714$000 | 76$000 | 1:263$000 |
| Suzano . . . . . | 32:376$000 | 2:869$000 | 325$000 | 1:104$000 |
| C. Vianna . . . . . | 2:961$000 | 83$000 | 5$000 | 35$000 |
| Poá . . . . . | 55:347$000 | 3:224$000 | 170$000 | 838$000 |
| C. Araujo . . . . . | 31:177$000 | 1:680$000 | 239$000 | 1:307$000 |
| Itaquéra . . . . . | 66:336$000 | 2:042$000 | 137$000 | 323$000 |
| Engenheiro A. Alvim. . . . . | 14:817$000 | 186$000 | 20$000 | — |
| V. Mathilde. . . . . | 54:656$000 | 1:250$000 | 773$000 | 225$000 |
| Carlos de Campos. . . . . | 26:494$000 | 4:407$000 | 2:096$000 | 24:968$000 |
| 15 de Novembro . . . . . | 9:142$000 | 177$000 | 16$000 | — |
| A' transportar . . . . | 29.651:096$000 | 7.671:542$000 | 1.968:305$000 | 9.831:893$000 |

durante o anno de 1927 (continuação)

| M. COBRADAS | TELEGRAMMAS | RENDAS DIVERSAS | 10°/o | 2°/o | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| 28.923:844$000 | 43:759$000 | 1.008:664$000 | 5.445:484$000 | 289:547$000 | 78.546:883$000 |
| — | — | 2$000 | 455$000 | 44$000 | 4:248$000 |
| 40:227$000 | 603$000 | 2:588$000 | 7:696$000 | 526$000 | 96:996$000 |
| 24:032$000 | 229$000 | 2:001$000 | 5:593$000 | 324$000 | 70:545$000 |
| 3:517$000 | 69$000 | 660$000 | 1:957$000 | 116$000 | 22:365$000 |
| 29:072$000 | 667$000 | 2:721$000 | 9:047$000 | 620$000 | 111:928$000 |
| 266:503$000 | 187$000 | 6:334$000 | 59:988$000 | 4:038$000 | 708:256$000 |
| 3:661$000 | 71$000 | 345$000 | 4:446$000 | 227$000 | 48:455$000 |
| 1:937$000 | 68$000 | 192$000 | 1:252$000 | 166$000 | 13:460$000 |
| 45:152$000 | 160$000 | 2:280$000 | 9:199$000 | 539$000 | 107:392$000 |
| 1:574$000 | 47$000 | 363$000 | 1:183$000 | 162$000 | 14:358$000 |
| 31:892$000 | 27$000 | 1:476$000 | 4:074$000 | 313$000 | 51:823$000 |
| 191:167$000 | 287$000 | 8:748$000 | 40:759$000 | 2:275$000 | 485:190$000 |
| 217$000 | 14$000 | 61$000 | 278$000 | 25$000 | 2:890$000 |
| 21:463$000 | 627$000 | 1:428$000 | 10:549$000 | 652$000 | 125:599$000 |
| 13:885$000 | 55$000 | 971$000 | 3:817$000 | 233$000 | 45:317$000 |
| 16:227$000 | 174$000 | 2:423$000 | 3:311$000 | 230$000 | 41:741$000 |
| 18$000 | 4$000 | 13$000 | 293$000 | 31$000 | 2:546$000 |
| 73:215$000 | 296$000 | 1:962$000 | 14:755$000 | 1:019$000 | 172:077$000 |
| 611$000 | 72$000 | 147$000 | 808$000 | 200$000 | 8:876$000 |
| 26:706$000 | 183$000 | 1:854$000 | 7:972$000 | 567$000 | 94:490$000 |
| 1.422:795$000 | 530$000 | 17:860$000 | 217:159$000 | 14:773$000 | 2.486:944$000 |
| 1:344$000 | 24$000 | 253$000 | 777$000 | 76$000 | 9:755$000 |
| 170:588$000 | 1:952$000 | 27:330$000 | 30:774$000 | 1:967$000 | 387:635$000 |
| 2:474$000 | 33$000 | 211$000 | 1:027$000 | 59$000 | 9:754$000 |
| 207:645$000 | 35$000 | 4:238$000 | 44:370$000 | 2:234$000 | 525:380$000 |
| 337$000 | 8$000 | 183$000 | 315$000 | 25$000 | 3:252$000 |
| 452:375$000 | 84$000 | 12:923$000 | 84:269$000 | 4:194$000 | 1.003:656$000 |
| 27:149$000 | 571$000 | 1:483$000 | 36:787$000 | 1:817$000 | 394:675$000 |
| 5:763$000 | 52$000 | 594$000 | 2:954$000 | 166$000 | 30:948$000 |
| 21:565$000 | 112$000 | 871$000 | 6:501$000 | 459$000 | 54:919$000 |
| 346:394$000 | 74$000 | 6:568$000 | 67:674$000 | 4:786$000 | 972:231$000 |
| 38:749$000 | 22$000 | 961$000 | 12:128$000 | 897$000 | 138:984$000 |
| 416:564$000 | 114$000 | 9:913$000 | 76:288$000 | 3:316$000 | 870:899$000 |
| 10:767$000 | 16$000 | 356$000 | 2:572$000 | 126$000 | 25:325$000 |
| 151$000 | 16$000 | 37$000 | 483$000 | 37$000 | 4:386$000 |
| 145:482$000 | 32$000 | 9:844$000 | 32:179$000 | 1:964$000 | 377:166$000 |
| 2:793$000 | 53$000 | 559$000 | 3:339$000 | 235$000 | 34:462$000 |
| 2:304$000 | 23$000 | 111$000 | 1:014$000 | 71$000 | 9:868$000 |
| 140:981$000 | 89$000 | 7:315$000 | 49:599$000 | 2:207$000 | 486:199$000 |
| 1:304$000 | 35$000 | 154$000 | 1:803$000 | 104$000 | 19:344$000 |
| 160:707$000 | 2:146$000 | 6:460$000 | 43:636$000 | 2:335$000 | 490:422$000 |
| 1:478$000 | 19$000 | 522$000 | 3:162$000 | 264$000 | 35:513$000 |
| 697$000 | 12$000 | 488$000 | 2:081$000 | 199$000 | 25:827$000 |
| 9:231$000 | 120$000 | 1:540$000 | 10:138$000 | 627$000 | 108:714$000 |
| 1:845$000 | 57$000 | 660$000 | 5:636$000 | 398$000 | 63:709$000 |
| 5:937$000 | 112$000 | 1:266$000 | 9:077$000 | 683$000 | 99:779$000 |
| 474$000 | 5$000 | 94$000 | 874$000 | 93$000 | 8:656$000 |
| 98:610$000 | 469$000 | 35:278$000 | 50:515$000 | 2:661$000 | 755:671$000 |
| 11:862$000 | 61$000 | 356$000 | 1:682$000 | 187$000 | 28:780$000 |
| 1:786$000 | 99$000 | 842$000 | 924$000 | 71$000 | 40:396$000 |
| — | 28$000 | 10$000 | 97$000 | 2$000 | 3:221$000 |
| 1:595$000 | 251$000 | 1:152$000 | 864$000 | 64$000 | 63:505$000 |
| 5:730$000 | 86$000 | 1:584$000 | 956$000 | 94$000 | 42:853$000 |
| 2:349$000 | 213$000 | 1:402$000 | 1:258$000 | 90$000 | 74:150$000 |
| 27$000 | 3$000 | 82$000 | 93$000 | 8$000 | 15:236$000 |
| 478$000 | 45$000 | 103$000 | 249$000 | 31$000 | 57:607$000 |
| 6:586$000 | 134$000 | 1:107$000 | 4:541$000 | 305$000 | 70:638$000 |
| 190$000 | 20$000 | 70$000 | 68$000 | 5$000 | 9:688$000 |
| 33.447:076$000 | 55:354$000 | 1.200:013$000 | 6.440:779$000 | 394:524$000 | 90.615:582$000 |

Renda arrecadada nas estações abaixo,

| ESTAÇÕES | VIAJANTES | ENCOMMENDAS | ANIMAES | M. PAGAS |
|---|---|---|---|---|
| Transporte | 29.651:096$000 | 7.671:542$000 | 1.968:305$000 | 9.831:893$000 |
| F. de Vasconcellos | 4:72 $000 | 326$000 | 1$000 | 4$000 |
| Norte | 7.362:548$000 | 1.270:606$000 | 32:201$000 | 1.829:963$000 |
| Ag. Norte | — | 1.100:934$000 | — | 428:701$000 |
| Ag. Pestana S. Paulo | — | 208:913$000 | — | 25:535$000 |
| Itaquaquecetuba | — | — | — | — |
| Eng. M. Feio | — | — | — | 972$000 |
| Itahym | 4$000 | 2$000 | — | — |
| S. Miguel | 16$000 | — | — | — |
| C. Ermelino | 3$000 | — | — | — |
| Eng. Goulart | — | | — | — |
| C. Barreiro | 1:651$000 | 557$000 | 494$000 | 268$000 |
| R. Alves | 27:456$000 | 5:267$000 | 1:813$000 | 608$000 |
| Igrejinha | 5:115$000 | 649$000 | 295$000 | 123$000 |
| Penido | 5:882$000 | 3:521$000 | 480$000 | 102$000 |
| Valladares | 20:200$000 | 23:187$000 | 1:102$000 | 17:872$000 |
| L. Duarte | 19:240$000 | 16:385$000 | 1:152$000 | 27:907$000 |
| C. dos Campos | 60:613$000 | 6:067$000 | 504$000 | 1:640$000 |
| C. Lopes | 11:825$000 | 1:371$000 | 431$000 | 1:004$000 |
| J. Ribeiro | 39:321$000 | 14:003$000 | 5:180$000 | 17:547$000 |
| A. Lisbôa | 8:051$000 | 1:125$000 | 523$000 | 3:203$000 |
| B. Valle | 37:701$000 | 23:944$000 | 5:146$000 | 43:980$000 |
| Moeda | 20:697$000 | 15:422$000 | 359$000 | 7:926$000 |
| Marinhos | 9:886$000 | 1:881$000 | 6:617$000 | 498$000 |
| M. Franco | 13:331$000 | 1:885$000 | 301$000 | 2:531$000 |
| Brumadinho | 37:419$000 | 8:568$000 | 1:011$000 | 13:217$000 |
| Sarzedo | 14:012$000 | 4:168$000 | 466$000 | 2:612$000 |
| Ibireté | 12:584$000 | 812$000 | 94$000 | 253$000 |
| Barreiros | 16:449$000 | 201$000 | 40$000 | 803$000 |
| Gameleira | 2:006$000 | 325$000 | 11$000 | 109$000 |
| Calafate | 5:461$000 | 2:674$000 | 31:724$000 | 3:097$000 |
| Morro Azul | 8:438$000 | 1:790$000 | 100$000 | 1:222$000 |
| Sacra Familia | 12:168$000 | 1:630$000 | 77$000 | 947$000 |
| Palmas | 5:244$000 | 728$000 | 136$000 | 198$000 |
| Triumpho | 3:784$000 | 896$000 | 76$000 | 257$000 |
| C. de Vassouras | 74:450$000 | 9:689$000 | 291$000 | 11:399$000 |
| Quirino | 6:136$000 | 891$000 | 153$000 | 1:093$000 |
| Esteves | 5:245$000 | 4:041$000 | 98$000 | 141$000 |
| Chacrinha | 4:896$000 | 2:353$000 | 258$000 | 183$000 |
| Valença | 138:625$000 | 14:993$000 | 740$000 | 54:372$000 |
| Santa Ignacia | 6:217$000 | 3:404$000 | 358$000 | 290$000 |
| Rio Bonito | 9:923$000 | 5:356$000 | 155$000 | 2:109$000 |
| A. Furtado | 16:492$000 | 18:880$000 | 668$000 | 10:556$000 |
| Rio Preto | 46:971$000 | 22:591$000 | 683$000 | 4:453$000 |
| São Luiz | 9:530$000 | 2:783$000 | 212$000 | 178$000 |
| C. Cardoso | 8:947$000 | 1:336$000 | 106$000 | 664$000 |
| B. Gonçalves | 4:974$000 | 1:976$000 | 130$000 | 1:282$000 |
| Santa Clara | 6:610$000 | 3:237$000 | 130$000 | 1:273$000 |
| Santa Rita de Jacutinga | 18:015$000 | 20:648$000 | 216$000 | 2:549$000 |
| Taboas | 9:879$000 | 1:926$000 | 101$000 | 731$000 |
| Santa Thereza | 27:234$000 | 11:210$000 | 345$000 | 972$000 |
| Cach. do Funil | 7:917$000 | 2:339$000 | 186$000 | 300$000 |
| Porto das Flores | 21:610$000 | 18:686$000 | 588$000 | 1:692$000 |
| Santa Rosa | 5:762$000 | 700$000 | 122$000 | 180$000 |
| Tres Ilhas | 16:235$000 | 11:588$000 | 294$000 | 796$000 |
| Campo Alegre | 8:042$000 | 1:652$000 | 98$000 | 109$000 |
| Oliveira Fortes | 17:495$000 | 4:223$000 | 623$000 | 333$000 |
| Paiva | 11:331$000 | 4:094$000 | 273$000 | 1:437$000 |
| Santa Amelia | 4:867$000 | 452$000 | 80$000 | 65$000 |
| Mercês | 36:598$000 | 31:631$000 | 1:438$000 | 2:875$000 |
| Á transportar | 37.940:902$000 | 10.590:058$000 | 2.066:985$000 | 12.365:114$000 |

durante o anno de 1927 (continuação)

| M. COBRADAS | TELEGRAMMAS | RENDAS DIVERSAS | 10 % | 2 % | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| 33.447:076$000 | 55:354$000 | 1.200:013$000 | 6.440:779$000 | 349:524$000 | 90.615:582$000 |
| 1:333$000 | 16$000 | 27$000 | 191$000 | 31$000 | 6:649$000 |
| 4.033:908$000 | 705$000 | 188:894$000 | 1.295:835$000 | 67:070$000 | 16.081:730$000 |
| — | — | 2$000 | 103:112$000 | 10:268$000 | 1.648:017$000 |
| — | — | 1:753$000 | 15:431$000 | 637$000 | 252:269$000 |
| 49$000 | 9$000 | 14$000 | 18$000 | 1$000 | 91$000 |
| — | 8$000 | — | 97$000 | — | 1:077$000 |
| 11$000 | 17$000 | — | 1$000 | — | 35$000 |
| 244$000 | 15$000 | 376$000 | 3$000 | — | 654$000 |
| 23$000 | 5$000 | 65$000 | 6$000 | — | 102$000 |
| — | — | 3$000 | — | — | 3$000 |
| 591$000 | 8$000 | 94$000 | 375$000 | 26$000 | 4:064$000 |
| 24:693$000 | 6$000 | 723$000 | 5:395$000 | 255$000 | 66:216$000 |
| 1:495$000 | 38$000 | 273$000 | 883$000 | 86$000 | 8:957$000 |
| 3:626$000 | 19$000 | 169$000 | 1:551$000 | 115$000 | 15:465$000 |
| 22:618$000 | 109$000 | 1:952$000 | 7:755$000 | 481$000 | 95:276$000 |
| 78:882$000 | 12$000 | 751$000 | 9:190$000 | 638$000 | 154:157$000 |
| 74:451$000 | 1:634$000 | 4:979$000 | 13:070$000 | 569$000 | 163:527$000 |
| 7:500$000 | 102$000 | 392$000 | 1:994$000 | 120$000 | 24:739$000 |
| 69:841$000 | 406$000 | 1:771$000 | 11:933$000 | 550$000 | 160:552$000 |
| 695$000 | 49$000 | 253$000 | 1:327$000 | 67$000 | 15:293$000 |
| 36:266$000 | 845$000 | 1:578$000 | 12:970$000 | 914$000 | 163:344$000 |
| 34:836$000 | 336$000 | 691$000 | 7:190$000 | 396$000 | 87:862$000 |
| 4:295$000 | 128$000 | 240$000 | 2:165$000 | 380$000 | 26:090$000 |
| 6:235$000 | 55$000 | 524$000 | 2:156$000 | 115$000 | 27:133$000 |
| 76:970$000 | 628$000 | 2:359$000 | 12:440$000 | 686$000 | 153:298$000 |
| 7:396$000 | 64$000 | 470$000 | 2:995$000 | 95$000 | 32:278$000 |
| 3:155$000 | 101$000 | 160$000 | 1:655$000 | 131$000 | 18:945$000 |
| 1:569$000 | 18$000 | 187$000 | 2:059$000 | 84$000 | 21:410$000 |
| 3:109$000 | 39$000 | 144$000 | 548$000 | 34$000 | 6:325$000 |
| 82:378$000 | 61$000 | 1:597$000 | 11:209$000 | 745$000 | 138:946$000 |
| 7:817$000 | 302$000 | 741$000 | 1:452$000 | 125$000 | 21:987$000 |
| 12:000$000 | 442$000 | 805$000 | 2:149$000 | 236$000 | 30:454$000 |
| 3:000$000 | 143$000 | 529$000 | 840$000 | 94$000 | 10:912$000 |
| 2:843$000 | 38$000 | 298$000 | 671$000 | 68$000 | 8:931$000 |
| 67:756$000 | 374$000 | 2:123$000 | 12:142$000 | 966$000 | 179:195$000 |
| 2:154$000 | 108$000 | 200$000 | 1:094$000 | 119$000 | 11:948$000 |
| 4:081$000 | 73$000 | 544$000 | 1:234$000 | 106$000 | 15:593$000 |
| 9:094$000 | 80$000 | 172$000 | 1:498$000 | 108$000 | 18:642$000 |
| 229:049$000 | 769$000 | 4:535$000 | 43:839$000 | 2:500$000 | 489:422$000 |
| 3:870$000 | 39$000 | 308$000 | 1:507$000 | 116$000 | 16:109$000 |
| 11:074$000 | 217$000 | 814$000 | 2:916$000 | 305$000 | 32:869$000 |
| 32:466$000 | 256$000 | 730$000 | 6:871$000 | 453$000 | 87:372$000 |
| 64:085$000 | 1:094$000 | 820$000 | 13:158$000 | 780$000 | 154:635$000 |
| 11:534$000 | 96$000 | 613$000 | 2:031$000 | 188$000 | 27:165$000 |
| 12:686$000 | 425$000 | 215$000 | 2:190$000 | 120$000 | 26:689$000 |
| 3:842$000 | 67$000 | 182$000 | 1:224$000 | 62$000 | 13:739$000 |
| 6:650$000 | 87$000 | 387$000 | 1:741$000 | 96$000 | 20:211$000 |
| 43:649$000 | 473$000 | 1:032$000 | 7:569$000 | 409$000 | 94:560$000 |
| 6:581$000 | 55$000 | 262$000 | 1:946$000 | 124$000 | 21:605$000 |
| 28:034$000 | 187$000 | 1:093$000 | 6:517$000 | 387$000 | 76:029$000 |
| 4:227$000 | 68$000 | 153$000 | 1:653$000 | 94$000 | 17:027$000 |
| 25:499$000 | 725$000 | 556$000 | 6:090$000 | 354$000 | 75:800$000 |
| 3:804$000 | 145$000 | 291$000 | 1:068$000 | 69$000 | 12:141$000 |
| 33:696$000 | 145$000 | 1:365$000 | 5:565$000 | 285$000 | 79:969$000 |
| 2:058$000 | 62$000 | 162$000 | 1:272$000 | 97$000 | 13:552$000 |
| 15:331$000 | 267$000 | 1:799$000 | 3:410$000 | 242$000 | 43:703$000 |
| 14:332$000 | 140$000 | 497$000 | 2:864$000 | 253$000 | 35:221$000 |
| 4:024$000 | 62$000 | 181$000 | 888$000 | 36$000 | 10:655$000 |
| 89:130$000 | 1:038$000 | 1:976$000 | 14:373$000 | 747$000 | 179:806$000 |
| 38.777:661$000 | 68:764$000 | 1.433:842$000 | 8.119:144$000 | 443:557$000 | 111.806:027$000 |

Renda arrecadada nas estações abaixo,

| ESTAÇÕES | VIAJANTES | ENCOMMENDAS | ANIMAES | M. PAGAS |
|---|---|---|---|---|
| Transporte | 37.940:902$000 | 10.590:058$000 | 2.066:985$000 | 12.365:144$000 |
| Usina | 5:317$000 | 765$000 | 9$000 | 209$000 |
| Metallurgica | 1:746$000 | 280$000 | 23$000 | 60$000 |
| Hargreaves | 12:227$000 | 5:948$000 | 12$000 | 816$000 |
| R. Silva | 7:189$000 | 1:287$000 | 42$000 | 68$000 |
| Tripuhy | 4:056$000 | 426$000 | — | 476$000 |
| Ouro Preto | 134:427$000 | 22:178$000 | 445$000 | 5:171$000 |
| Itacolomy | 1:875$000 | 574$000 | 3$000 | 15:926$000 |
| Passagem | 14:301$000 | 5.155$000 | 53$000 | 2:349$000 |
| Marianna | 65:788$000 | 11.167$000 | 460$000 | 1:712$000 |
| R. do Carmo | 7:826$000 | 1.238$000 | 172$000 | 71$000 |
| D. Silverio | 4:508$000 | 526$000 | 65$000 | 215$000 |
| Lavras Velhas | 8:712$000 | 287$000 | 216$000 | 87$000 |
| E. Werneck | 9:348$000 | 1:438$000 | 105$000 | 139$000 |
| Acavaca | 10:217$000 | 961$000 | 428$000 | 40$000 |
| F. dos Santos | 9:634$000 | 813$000 | 119$000 | 3$000 |
| Itá | 11:095$000 | 595$000 | 87$000 | 295$000 |
| Ponte-Nova | 124:232$000 | 8:376$000 | 744$000 | 742$000 |
| Siderurgica | 4:658$000 | 1:325$000 | 52$000 | 5:163$000 |
| Cuyabá | 5:378$000 | 812$000 | 9$000 | 23$000 |
| Caeté | 21:424$000 | 5:583$000 | 259$000 | 14:798$000 |
| Rancho Novo | 3:231$000 | 264$000 | 18$000 | 82$000 |
| Gongo Socco | 3:355$000 | 355$000 | 84$000 | 1:461$000 |
| M. Grande | 12:117$000 | 4:732$000 | 64$000 | 7:232$000 |
| S. Bento | 8:894$000 | 2:007$000 | 43$000 | 230$000 |
| S. Barbara | 55:670$000 | 14:325$000 | 2:726$000 | 2:855$000 |
| Marzagão | 19:983$000 | 1:296$000 | 3$000 | 994$000 |
| Freitas | 1:824$000 | 89$000 | — | — |
| H. Florestal | 6:683$000 | 823$000 | 89$000 | 55$000 |
| Arrudas | 20:218$000 | 6:989$000 | 510$000 | 4:914$000 |
| B. Horizonte | 1.846:806$000 | 338:765$000 | 4:093$000 | 178:027$000 |
| R. do Brejo | 5:478$000 | 581$000 | 60$000 | 78$000 |
| S. H polyto | 16:526$000 | 3:034$000 | 13:061$000 | 238$000 |
| Monjolos | 6:721$000 | 895$000 | 92$000 | 359$000 |
| Rodeador | 3:535$000 | 1:328$000 | 84$000 | 35$000 |
| C. Matta | 8:031$000 | 1:404$000 | 147$000 | 318$000 |
| B. Guaycuhy | 22:958$000 | 5:352$000 | 173$000 | 86$000 |
| Guinda | 3:983$000 | 164$000 | 23$000 | 5$000 |
| Diamantina | 96:854$000 | 20:947$000 | 649$000 | 1:680$000 |
| Contria | 16:441$000 | 2:767$000 | 35:270$000 | 410$000 |
| Beltrão | 5:290$000 | 702$000 | 155$000 | 169$000 |
| Lassance | 14:086$000 | 1:575$000 | 15:745$000 | 289$000 |
| Porto Faria | 5:527$000 | 860$000 | 676$000 | 103$000 |
| V. da Palma | 16:312$000 | 3:015$000 | 50:556$000 | 198$000 |
| Buritys | 9:307$000 | 302$000 | 86$000 | 59$000 |
| Pirapora | 461:137$000 | 33:982$000 | 7:584$000 | 22:872$000 |
| Independencia | 77$000 | 144$000 | 73:908$000 | 1:538$000 |
| A. Maia | 272:935$000 | 78:600$000 | 2:341$000 | 154:736$000 |
| Triagem | 25:234$000 | 3:319$000 | 383$000 | 8:251$000 |
| Del Castillo | 36:348$000 | 1:714$000 | 116$000 | 1:057$000 |
| Terra Nova | 60:581$000 | 2:449$000 | 318$000 | 1:916$000 |
| Thomaz Coelho | 27:280$000 | 429$000 | 35$000 | — |
| Engenheiro Leal | 21:128$000 | 1:339$000 | 60$000 | 222$000 |
| Magno | 64:010$000 | 8:378$000 | 774$000 | 15:037$000 |
| Tury-Assú | 40:282$000 | 1:711$000 | 299$000 | 3:130$000 |
| H. Gurgel | 43:704$000 | 1:950$000 | 126$000 | 1:412$000 |
| C. Barros | 24:026$000 | 2:361$000 | 59$000 | 5:876$000 |
| R. Sobrinho | 2:332$000 | 422$000 | 21$000 | 729$000 |
| Pavuna | 36:904$000 | 1:854$000 | 130$000 | 5:493$000 |
| Á transportar | 41.730:665$000 | 11.211:015$000 | 2.280:849$000 | 12.835:623$000 |

durante o anno de 1927 (continuação)

| M. COBRADAS | TELEGRAMMAS | RENDAS DIVERSAS | 10 °/o | 2 °/o | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| 38.777:661$000 | 68:764$000 | 1.433:842$000 | 8.119:144$000 | 443:557$000 | 111.806:027$000 |
| 5:849$000 | 104$000 | 1:178$000 | 1:259$000 | 60$000 | 14:750$000 |
| 24$000 | 10$000 | 24$000 | 276$000 | 16$000 | 2:459$000 |
| 42:621$000 | 8$000 | 944$000 | 5:493$000 | 385$000 | 68:454$000 |
| 2:516$000 | 126$000 | 79$000 | 1:299$000 | 93$000 | 12:699$000 |
| 372$000 | 22$000 | 83$000 | 546$000 | 36$000 | 6:017$000 |
| 181:515$000 | 413$000 | 3:542$000 | 30:938$000 | 1:528$000 | 380:157$000 |
| 28:907$000 | 82$000 | 55$000 | 4:059$000 | 182$000 | 51:663$000 |
| 25:366$000 | 304$000 | 388$000 | 4:445$000 | 222$000 | 52:583$000 |
| 129:924$000 | 183$000 | 1:830$000 | 18:472$000 | 994$000 | 230:530$000 |
| 7:510$000 | 186$000 | 238$000 | 1:325$000 | 81$000 | 18:647$000 |
| 832$000 | 45$000 | 164$000 | 567$000 | 49$000 | 6:971$000 |
| 1:982$000 | 104$000 | 60$000 | 1:182$000 | 45$000 | 12:675$000 |
| 5:623$000 | 101$000 | 231$000 | 1:576$000 | 88$000 | 18:649$000 |
| 8:900$000 | 142$000 | 522$000 | 1:705$000 | 115$000 | 23:030$000 |
| 14:200$000 | 120$000 | 538$000 | 1:585$000 | 220$000 | 27:232$000 |
| 2:744$000 | 64$000 | 153$000 | 1:373$000 | 87$000 | 16:493$000 |
| 217:100$000 | 240$000 | 4:641$000 | 32:499$000 | 1:236$000 | 389:810$000 |
| 225:524$000 | 202$000 | 1:195$000 | 21:222$000 | 2:829$000 | 262:170$000 |
| 2:277$000 | 54$000 | 173$000 | 884$000 | 87$000 | 9:697$000 |
| 18:315$000 | 87$000 | 3:553$000 | 5:882$000 | 344$000 | 70:245$000 |
| 1:357$000 | 42$000 | 58$000 | 468$000 | 25$000 | 5:545$000 |
| 987$000 | 103$000 | 188$000 | 591$000 | 29$000 | 7:153$000 |
| 20:987$000 | 549$000 | 472$000 | 4:151$000 | 212$000 | 50:516$000 |
| 12:749$000 | 192$000 | 607$000 | 2:261$000 | 169$000 | 27:152$000 |
| 410:796$000 | 181$000 | 5:474$000 | 40:370$000 | 1:862$000 | 534:259$000 |
| 96:342$000 | 179$000 | 568$000 | 8:727$000 | 175$000 | 122:267$000 |
| 344$000 | 13$000 | 114$000 | 105$000 | 6$000 | 2:485$000 |
| 3:585$000 | 121$000 | 286$000 | 595$000 | 21$000 | 12:258$000 |
| 47:931$000 | 129$000 | 1:673$000 | 6:085$000 | 318$000 | 83:767$000 |
| 4.975:611$000 | 1:650$000 | 129:504$000 | 695:315$000 | 28:043$000 | 8.197:811$000 |
| 543$000 | 17$000 | 66$000 | 586$000 | 51$000 | 7:460$000 |
| 18:825$000 | 396$000 | 463$000 | 4:365$000 | 146$000 | 57:054$000 |
| 5:759$000 | 154$000 | 170$000 | 1:349$000 | 89$000 | 16:588$000 |
| 1:467$000 | 74$000 | 138$000 | 637$000 | 44$000 | 7:342$000 |
| 7:569$000 | 240$000 | 142$000 | 1:673$000 | 103$000 | 19:627$000 |
| 57:165$000 | 159$000 | 389$000 | 7:580$000 | 375$000 | 94:237$000 |
| 1:150$000 | 14$000 | 19$000 | 585$000 | 26$000 | 5:969$000 |
| 542:266$000 | 157$000 | 4:613$000 | 63:049$000 | 1:787$000 | 732:002$000 |
| 10:077$000 | 217$000 | 484$000 | 5:965$000 | 208$000 | 71:839$000 |
| 2:922$000 | 60$000 | 78$000 | 860$000 | 50$000 | 10:236$000 |
| 14:809$000 | 86$000 | 129$000 | 3:970$000 | 153$000 | 50:842$000 |
| 2:881$000 | 66$000 | 98$000 | 1:019$000 | 80$000 | 11:310$000 |
| 20:872$000 | 87$000 | 263$000 | 9:292$000 | 202$000 | 100:797$000 |
| 351$000 | 58$000 | 45$000 | 1:044$000 | 82$000 | 11:334$000 |
| 426:633$000 | 467$000 | 13:703$000 | 103:378$000 | 2:736$000 | 1.072:492$000 |
| 2:108$000 | 89$000 | 329$000 | 7:335$000 | 935$000 | 86:463$000 |
| 931:438$000 | 51$000 | 85:511$000 | 100:962$000 | 10:855$000 | 1.637:429$000 |
| 122:055$000 | 32$000 | 1:310$000 | 11:955$000 | 625$000 | 173:164$000 |
| 31:510$000 | 60$000 | 3:587$000 | 3:545$000 | 204$000 | 78:141$000 |
| 59:919$000 | 16$000 | 1:912$000 | 5:419$000 | 407$000 | 132:937$000 |
| 3:653$000 | 3$000 | 168$000 | 428$000 | 32$000 | 32:028$000 |
| 17:106$000 | 19$000 | 500$000 | 1:819$000 | 111$000 | 42:304$000 |
| 30:143$000 | 179$000 | 2:091$000 | 4:981$000 | 483$000 | 126:076$000 |
| 10:644$000 | 34$000 | 614$000 | 1:356$000 | 123$000 | 58:193$000 |
| 8:598$000 | 28$000 | 1:094$000 | 952$000 | 161$000 | 58:025$000 |
| 4:223$000 | 12$000 | 348$000 | 1:217$000 | 128$000 | 38:250$000 |
| 4:900$000 | 6$000 | 1:568$000 | 511$000 | 34$000 | 10:523$000 |
| 6:951$000 | 35$000 | 1:198$000 | 1:448$000 | 66$000 | 54:079$000 |
| 47.611:978$000 | 77:336$000 | 1.713:407$000 | 9.361:679$000 | 503:410$000 | 127.325:962$000 |

## Renda arrecadada nas estações

| ESTAÇÕES | VIAJANTES | ENCOMMENDAS | ANIMAES | M. PAGAS |
|---|---|---|---|---|
| Transporte | 41.730:665$000 | 11.211:015$000 | 2.280:849$000 | 12.835:623$000 |
| S. João de Merity | 63:680$000 | 2:142$000 | 479$000 | 1:038$000 |
| G. Rocha | 76:733$000 | 2:323$000 | 301$000 | 382$000 |
| A. Araujo | 12:758$000 | 3:269$000 | 146$000 | 2:162$000 |
| C. Sampaio | 132$000 | 492$000 | 107$000 | 2:201$000 |
| Paes Leme | 5:464$000 | 1:737$000 | 372$000 | 6:539$000 |
| Sertão | 9:356$000 | 2:959$000 | 233$000 | 6:899$000 |
| Bomfim | 7:873$000 | 879$000 | 109$000 | 2:438$000 |
| Vera Cruz | 10:835$000 | 1:376$000 | 417$000 | 5:249$000 |
| Conrado Niemeyer | 1:306$000 | 280$000 | 156$000 | 182$000 |
| G. Portella | 46:550$000 | 2:655$000 | 190$000 | 501$000 |
| P. M. Pereira | 33:877$000 | 4:580$000 | 930$000 | 10:527$000 |
| Arcozello | 13:401$000 | 1:011$000 | 545$000 | 2:691$000 |
| Paty do Alferes | 79:444$000 | 3:629$000 | 559$000 | 16:711$000 |
| Avellar | 30:794$000 | 7:317$000 | 6:725$000 | 55:427$000 |
| A. Costa | 18:651$000 | 3:873$000 | 267$000 | 14:684$000 |
| Werneck | 24:191$000 | 5:755$000 | 321$000 | 33:178$000 |
| Santa Fé | 8:082$000 | 801$000 | 115$000 | 99$000 |
| Penha Longa | 6:827$000 | 1:393$000 | 208$000 | 756$000 |
| Chiador | 15:314$000 | 6:215$000 | 386$000 | 593$000 |
| Anta | 15:551$000 | 12:618$000 | 321$000 | 2:924$000 |
| Sapucaia | 28:320$000 | 11:643$000 | 1:018$000 | 5:492$000 |
| B. Constant | 7:684$000 | 1:527$000 | 92$000 | 138$000 |
| T. Soares | 6:083$000 | 346$000 | 29$000 | 309$000 |
| Simplicio | 14:056$000 | 2:220$000 | 160$000 | 193$000 |
| Porto Novo | 157:785$000 | 19:523$000 | 1:503$000 | 6:111$000 |
| Theophilo Cunha | — | 2$000 | — | - |
| | 42.425:412$000 | 11.311:580$000 | 2.296:538$000 | 13.013:047$000 |
| Renda arrecadada pelas estações | 42.425:412$000 | 11.311:580$000 | 2.296:538$000 | 13.013:047$000 |
| Renda arrecadada pelo T. Mutuo | 390:803$000 | 1.130:750$000 | 1.178:492$000 | — |
| Renda arrecadada por conta dos diversos Estados | 1.241:751$000 | 68:308$000 | 4:595$000 | 1.038:044$000 |
| Renda arrecadada por conta das Repartições Federaes | 2.660:940$000 | 2.483:975$000 | 33:173$000 | 2.139:622$000 |
| Total geral | 46.718:906$000 | 14.994:613$000 | 3.512:798$000 | 16.190:713$000 |

abaixo, durante o anno de 1927 (conclusão)

| M. COBRADAS | TELEGRAMMAS | RENDAS DIVERSAS | 10 % | 2 % | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| 47.611:978$000 | 77:336$000 | 1.713:407$000 | 9.361:679$000 | 503:410$000 | 127.325:962$000 |
| 7:133$000 | 123$000 | 1:040$000 | 856$000 | 90$000 | 76:581$000 |
| 9:641$000 | 173$000 | 1:008$000 | 1:066$000 | 112$000 | 91:739$000 |
| 6:611$000 | 22$000 | 3:876$000 | 918$000 | 95$000 | 29:857$000 |
| 1:514$000 | — | 345$000 | 346$000 | 40$000 | 5:177$000 |
| 1:658$000 | 13$000 | 245$000 | 1:078$000 | 142$000 | 17:248$000 |
| 13:879$000 | 35$000 | 910$000 | 2:037$000 | 305$000 | 36:613$000 |
| 4:841$000 | 34$000 | 362$000 | 1:038$000 | 134$000 | 17:708$000 |
| 10:988$000 | 244$000 | 1:154$000 | 2:127$000 | 237$000 | 32:627$000 |
| 909$000 | 13$000 | 30$000 | 200$000 | 37$000 | 3:113$000 |
| 18:941$000 | 676$000 | 1:084$000 | 5:087$000 | 513$000 | 76:197$000 |
| 24:856$000 | 627$000 | 1:968$000 | 5.112$000 | 539$000 | 83:016$000 |
| 7:452$000 | 231$000 | 694$000 | 2:230$000 | 197$000 | 28:452$000 |
| 29:360$000 | 620$000 | 1:493$000 | 9:943$000 | 768$000 | 142:527$000 |
| 32:282$000 | 319$000 | 2:805$000 | 10:699$000 | 922$000 | 147:290$000 |
| 5:438$000 | 206$000 | 1:160$000 | 3:820$000 | 270$000 | 48:369$000 |
| 30:484$000 | 132$000 | 1:124$000 | 7:644$000 | 728$000 | 103:557$000 |
| 2:335$000 | 53$000 | 115$000 | 1:176$000 | 130$000 | 12:906$000 |
| 8:070$000 | 43$000 | 271$000 | 1:529$000 | 151$000 | 19:248$000 |
| 12:700$000 | 75$000 | 737$000 | 3:406$000 | 220$000 | 39:646$000 |
| 16:671$000 | 180$000 | 625$000 | 4:274$000 | 279$000 | 53:443$000 |
| 49:780$000 | 711$000 | 2:154$000 | 8:974$000 | 824$000 | 108:916$000 |
| 5:627$000 | 69$000 | 466$000 | 1:469$000 | 90$000 | 17:162$000 |
| 2:575$000 | 42$000 | 374$000 | 971$000 | 61$000 | 10:790$000 |
| 13:764$000 | 27$000 | 582$000 | 2:867$000 | 171$000 | 34:040$000 |
| 326:126$000 | 100$000 | 12:916$000 | 49:517$000 | 2:270$000 | 575:851$000 |
| 6$000 | — | 3$000 | 1$000 | — | 12$000 |
| 48.255:619$000 | 82:104$000 | 1.750:948$000 | 9.490:064$000 | 512:735$000 | 129.138:047$000 |
| 48.255:619$000 | 82:104$000 | 1.750:948$000 | 9.490:064$000 | 512:735$000 | 129.138:047$000 |
| 12.017:466$000 | 48:377$000 | 422:365$000 | 1.101:478$000 | 88:055$000 | 16.377:786$000 |
| — | 2:434$000 | 995:658$000 | 206:444$000 | 8:682$000 | 3.565:916$000 |
| — | 4:754$000 | 1.176:193$000 | — | — | 8.498:657$000 |
| 60.273:085$000 | 137:669$000 | 4.345:164$000 | 10.797:986$000 | 609:472$000 | 157.580:406$000 |

# TARIFAS

Tendo a Directoria, em 7 de junho, em officio n. 211, detalhadamente exposto ao Governo o seu ponto de vista relativamente á elevação das tarifas, parece-me opportuno juntar quadros comparativos dos frétes de diversas mercadorias nos annos de 1897, 1907, 1913, 1919, 1926 e 1927.

Grande foi o numero de mercadorias que tiveram melhor classificação, baixando o fréte e creando o transporte em tonelada ou lotação de vagão por preço inferior.

E' preciso salientar que em 1897 já existiam as taxas accessorias em vigôr e mais algumas que desappareceram, sendo mais de notar que naquella época as tarifas eram cambiaes e existia a taxa *ad-valorem* como taxa de seguro o que variava conforme a mercadoria de 1/2 °/₀ a 2 °/₀. Apenas a de expediente era de $100 e mais $100 pelas folha. A tarifa de suburbios era de $400 em 1ª classe e de $300 em 2ª até Cascadura, não havendo ida e volta. Até Santa Cruz a passagem custava 1$800 e hoje custa 1$500 em 1ª classe, ida e volta, ou $900 em 1ª classe, simples.

O preço actual vem sendo mantido desde 1913, pois que, em 1907, a divisão era a seguinte:

Suburbios — Central a D. Clara (bitola larga) Norte a Penha.

Central a Deodoro (Linha Auxiliar):

| | |
|---|---|
| 1ª. classe simples | $300 |
| 1ª. » ida e volta | $500 |
| 2ª. » simples | $200 |
| 2ª. » ida e volta | $300 |

Central a Deodoro (bitola larga):

| | |
|---|---|
| 1ª. classe simples | $500 |
| 1ª. » ida e volta | $800 |
| 2ª. » simples | $300 |
| 2ª. » ida e volta | $500 |

De Deodoro até Santa Cruz e Maxambomba, por viajante e por kilometro:

| | |
|---|---|
| 1ª. classe simples | $032 |
| 1ª. » ida e volta | $048 |
| 2ª. » simples | $016 |
| 2ª. » ida e volta | $024 |

Quanto a passagens de interior, bagagens, encommendas, mercadorias e animaes, os quadros annexos melhor esclarecem o assumpto.

Com referencia ao valor relativo aos impostos estaduaes e dos frétes, quaesquer commentarios são dispensaveis em face dos graphicos que acompanham a introducção.

Viajantes — Em trens de Suburbios e Pequeno percurso:

## 1897

Da estação Central para as demais, até Madureira, D. Clara e vice-versa.

Por viajante:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $400 |
| 2ª » | $200 |

De Cascadura a Sapopemba e Ramal de Santa Cruz e vice-versa:

Per viajante e por kilometro:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $035 |
| 2ª » | $025 |

De Norte a Penha e intermedias e vice-versa:

Por viajante:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $400 |
| 2ª » | $200 |

De Ouro Preto a Rodrigo Silva e intermedias e vice-versa:

Por viajante:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $600 |
| 2ª » | $300 |

## 1907

*Em trens de Pequeno Percurso*

De Central atê Santa Cruz e até Maxambomba:

Por viajante:

De Central até Deodoro e vice-versa:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $500 |
| 2ª » | $300 |
| 1ª » — ida e volta | $800 |
| 2ª » — » » | $500 |

Por viajante e por kilometro:

De Deodoro para as estações seguintes ou vice-versa:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $032 |
| 2ª » | $016 |
| 1ª » — ida e volta | $048 |
| 2ª » — » » | $024 |

*Em trens de Suburbios*

De Central até D. Clara ou vice-versa (pela bitola larga):

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $300 |
| 2ª » | $200 |
| 1ª » — ida e volta | $500 |
| 2ª » — « » | $300 |

De Central até Deodoro ou vice-versa (pela linha auxiliar):

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $300 |
| 2ª » | $200 |
| 1ª » — ida e volta | $500 |
| 2ª » — » » | $300 |

De Deodoro até Realengo ou vice-versa (pela linha auxiliar)

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $200 |
| 2ª » | $100 |
| 1ª » — ida e volta | $300 |
| 2ª » — » » | $200 |

De S. Paulo até Penha ou vice-versa:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $300 |
| 2ª » | $200 |
| 1ª » — ida e volta | $500 |
| 2ª » — » » | $300 |

**1913**

*Em trens de Pequeno Percurso*

Por viajante e por secção:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $300 |
| 2ª » | $200 |
| 1ª » — ida e volta | $500 |
| 2ª » — » » | $300 |

As secções serão assim constituidas:

*De Central a Santa Cruz e Matadouro*

Central a Deodoro,
Deodoro a Campo Grande.
Campo Grande a Santa Cruz e Matadouro.

*De Central a Paracamby*

Central a Deodoro.
Deodoro a Maxambomba.
Maxambomba a Queimados.
Queimados a Belém.
Belém e Paracamby.

*De Central a A. Araujo*

Central a C. Barros.
C. Barros a A. Araujo.

*De Norte a Mogy das Cruzes*

Norte a Itaquera.
Itaquera a Poá.
Poá a Mogy das Cruzes.

*De Bello Horizonte a Sabará*

Bello Horizonte a Freitas.
Freitas a Sabará.

*De Santa Cruz a Itacurussá*

Santa Cruz a Itaguahy.
Itaguahy a Itacurussá.

*Em trens de Suburbios*

De Central a D. Clara.
De Central a Pavuna.
De Norte a Penha.

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $300 |
| 2ª » | $200 |
| 1ª » — ida e volta | $500 |
| 2ª « — » » | $300 |

**1919**

*Em trens de Pequeno Percurso*

Por viajante e por secção:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $300 |
| 2ª » | $200 |
| 1ª » — ida e volta | $500 |
| 2ª » — » » | $300 |

As secções serão assim constituidas:

*De Central a Mangaratiba e Matadouro*

Central a Deodoro.
Deodoro a Campo Grande.
Campo Grande a Santa Cruz e Matadouro.
Santa Cruz a Itaguahy.
Itaguahy a Itacurussá.
Itacurussá a Sahy.
Sahy a Mangaratiba.

*De Central a Paracamby e Barra do Pirahy*

Central a Deodoro.
Deodoro a Nova Iguassú.
Nova Iguassú a Queimados.
Queimados a Belém.
Belém a Paracamby.
Belém a Serra.
Serra a Paulo de Frontin.
Paulo de Frontin a Mendes.
Mendes a Barra do Pirahy.

*De Alfredo Maia a A. Araujo*

Alfredo Maia a S. Matheus.
S. Matheus a C. Barros.
C. Barros a A. Araujo.

*De Norte a Mogy das Cruzes*

Norte a Itaquera.
Itaquera a Poá.
Poá a Mogy das Cruzes.

*De Bello Horizonte a Raposos*

Bello Horizonte a Freitas.
Freitas a Sabará.
Sabará a Raposos.

**1926**

*Em trens de Pequeno Percurso*

Por viajante e por secção:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $300 |
| 2ª » | $200 |
| 1ª » — ida e volta | $500 |
| 2ª » — » » | $300 |

As secções serão assim constituidas:

*Linha do Centro*

D. Pedro II a Deodoro.
Deodoro a Nova Igussú.
Nova Igussú a Queimados.

Queimados a Belém.
Belém a Serra.
Serra a Paulo de Frontin.
Paulo de Frontin a Mendes.
Mendes a Barra.
Mathias Barbosa a Retiro.
Retiro a Juiz de Fòra.
Juiz de Fóra a Bemfica.
Raposos a Sabará.
Sabará a G. Carneiro.
G. Carneiro a C. Eduardo.
C. Eduardo a R. das Velhas.
C. Carneiro a Freitas.
Freitas a B. Horizonte

*Ramal de S. Paulo*

Mogy a Poá.
Poá a Itaquera.

*Ramal de Santa Cruz*

D. Pedro II a Deodoro
Deodoro a Campo Grande.
Campo Grande a Santa Cruz.
Santa Cruz a Itaguahy.
Itaguahy a Itacurussá.
Itacurussá a Sahy.
Sahy a Mangaratiba.

*Ramal de Paracamby*

D. Pedro II a Deodoro.
Deodoro a Nova Iguassú.
Nova Igussú a Queimados.
Queimados a Belem.
Belem a Paracamby.

*Linha Auxiliar*

Alfredo Maia a S. Matheus.
S. Matheus a A. Araujo.
Belém a Paes Leme
Paes Leme a Vera Cruz.

Vera Cruz a G. Portella.
G. Portella a P. Alferes.
G. Portella a M. Azul.
M. Azul a Sacra Familia.
Sacra Familia a Triumpho.
Triumpho a B. de Vassouras.
B. de Vassouras a C. Furquim.

## 1927

*Em trens de Pequeno Percurso*

Por viajante e por secção:

| | |
|---|---|
| 1ª classe | $300 |
| 2ª » | $200 |
| 1ª » — ida e volta | $500 |
| 2ª » — » » | $300 |

As secções serão assim constituidas:

*Linha do Centro*

D. Pedro II a Deodoro.
Deodoro a Nova Iguassú.
Nova Iguassú a Queimados.
Queimados a Belém.
Mathias Barbosa a Retiro.
Retiro a Juiz de Fóra.
Juiz de Fóra a Bemfica.
Raposos a Sabará.
Sabará a G. Carneiro.
G. Carneiro a C. Eduardo.
C. Eduardo a Rio das Velhas
G. Carneiro a Freitas.
Freitas a Bello Horizonte.

*Ramal de S. Paulo*

Mogy a Poá.
Poá a Itaquera.

*Ramal de Santa Cruz*

D. Pedro II a Deodoro.
Deodoro a Campo Grande.
Campo Grande a Santa Cruz,

Santa Cruz a Itaguahy.
Itaguahy a Itacurussá.
Itacurussá a Sahy.
Sahy a Mangaratiba.

*Ramal de Paracamby*

D. Pedro II a Deodoro.
Deodoro a Nova Iguassú.
Nova Iguassù a Queimados.
Queimados a Belém.
Belém a Paracamby.

*Linha Auxiliar*

Alfredo Maia a G. Rocha.
G. Rocha a A. Araujo.

## Viajantes em trens do interior

| DESIGNAÇÃO | KILOMETROS | TARIFA POR VIAJANTE-KILOMETRO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1897 | 1907 | | 1913 | 1919 | 1926 | 1927 |
| 1ª classe - Simples... | 0 a 100 | $100 | | $080 | $060 | $083 | $100 | $.30 |
| | 101 » 200 | $090 | 201-250 | $080 | 251-300 $060 | $078 | $090 | $117 |
| | 201 » 300 | $075 | $080 | | $060 | $073 | $080 | $104 |
| | 301 » 400 | $060 | | $060 | $060 | $068 | $070 | $091 |
| | 401 » 500 | $045 | $ | $060 | $060 | $063 | $060 | $078 |
| | 501 » 600 | $030 | | $036 | $045 | $058 | $050 | $065 |
| | 601 » 700 | $030 | 701-750 | $036 | 751-800 $045 | $053 | $040 | $052 |
| | 701 » 800 | $030 | $036 | | $026 $045 | $048 | $030 | $039 |
| | 801 » 900 | $030 | | $026 | $045 | $043 | $020 | $026 |
| | 901 em deante | $030 | | $026 | $045 | $038 | $010 | $013 |
| 2ª classe—Simples... | 0 a 100 | $055 | | $050 | $040 | $055 | $070 | $090 |
| | 101 » 200 | $045 | 201-250 | $050 | 251-300 $040 | $052 | $063 | $081 |
| | 201 » 300 | $040 | $050 | | $030 $040 | $049 | $056 | $072 |
| | 301 » 400 | $030 | | $030 | $040 | $046 | $049 | $063 |
| | 401 » 500 | $025 | | $030 | $040 | $043 | $042 | $054 |
| | 501 » 600 | $015 | | $016 | $030 | $040 | $035 | $045 |
| | 601 » 700 | $015 | 701-750 | $016 | 751-800 $030 | $037 | $028 | $036 |
| | 701 » 800 | $015 | $016 | | $010 $030 | $034 | $021 | $027 |
| | 801 » 900 | $015 | | $010 | $030 | $031 | $014 | $018 |
| | 901 em deante | $015 | | $010 | $030 | $028 | $007 | $009 |
| 1ª classe—Ida e volta | 0 a 100 | — | | $120 | $090 | $124,5 | $160 | $200 |
| | 101 » 200 | — | 201-250 | $120 | 251-300 $090 | $117 | $144 | $180 |
| | 201 » 300 | — | $120 | | $090 $090 | $109,5 | $128 | $160 |
| | 301 » 400 | — | | $090 | $090 | $102 | $112 | $140 |
| | 401 » 500 | — | | $090 | $090 | $094,5 | $096 | $120 |
| | 501 » 600 | — | | $054 | $067,5 | $087 | $080 | $100 |
| | 601 » 700 | — | 701-750 | $054 | 751-800 $067,5 | $079,5 | $064 | $080 |
| | 701 » 800 | — | $054 | | $039 $067,5 | $072 | $048 | $060 |
| | 801 » 900 | — | | $039 | $067,5 | $064,5 | $032 | $040 |
| | 901 em deante | — | | $039 | $067,5 | $057 | $016 | $020 |
| 2ª classe—Ida e volta | 0 a 100 | — | | $075 | $060 | $082,5 | $110 | $140 |
| | 101 » 200 | — | 201-250 | $075 | 251-300 $060 | $078 | $099 | $126 |
| | 201 » 300 | — | $075 | | $045 $060 | $073,5 | $088 | $112 |
| | 301 » 400 | — | | $045 | $060 | $069 | $077 | $098 |
| | 401 » 500 | — | | $045 | $060 | $064,5 | $065 | $084 |
| | 501 » 600 | — | | $024 | $045 | $060 | $055 | $070 |
| | 601 » 700 | — | 701-750 | $024 | 751-800 $045 | $055,5 | $044 | $056 |
| | 701 » 800 | — | $024 | | $015 $045 | $051 | $033 | $042 |
| | 801 » 900 | — | | $015 | $045 | $046,5 | $022 | $028 |
| | 901 em deante | — | | $015 | $045 | $042 | $011 | $014 |

Pequenos volumes de bagagens e encommendas em trens de suburbios e de pequeno percurso

**1897**

até 25 kilos. . . . . $500
de 26 a 50 kilos . . . . . 1$000

*Nota* — Os volumes de 50 kilos para cima pagarão pela tarifa commum.

**1907**

*Nos trens de suburbios*

De Central até D. Clara.
» Alfredo Maia até Deodoro.
» S. Paulo até Penha.
ou vice-versa.
até 30 kilos. . . . . $500

*Nos trens para Santa Cruz e Maxambomba*

Central até Madureira.
Alfredo Maia até Deodoro.
ou vice-versa.
até 30 kilos. . . . . $500

Madureira a Santa Cruz.
Madureira a Maxambomba.
Deodoro a Santa Cruz.
ou vice-versa.
até 30 kilos. . . . . $600

Aquem Madureira para além Madureira.
Aquem Deodoro para além Deodoro.
ou vice-versa.
até 30 kilos. . . . . $700

*Nota* — Os volumes de peso excedente de 30 kilos serão taxados pelas tabellas communs.

**1913**

*Nos trens de suburbios*

Por volume até $62^1/_2$ kilos . . . . . $500

*Nos trens de pequeno percurso*

Por volume até $62^1/_2$ kilos :

Em uma secção. . . . . $500
Por secção excedente. . . . . $300

*Nota* — Os volumes de peso excedente não serão acceitos nos trens de suburbios e de pequeno percurso e pagarão pela tarifa commum.

## 1919

*Nos trens de suburbios*

Por volume até 62 1/2 kilos . . . . . $500

*Nos trens de pequeno percurso*

Por volume até 62 1/2 kilos :

Em uma secção . . . . . $600
Por secção excedente. . . . . $400

*Nota* — Os volumes de peso excedente não serão acceitos nos trens de suburbios e de pequeno percurso e pagarão pela tarifa commum.

## 1926

Por secção :

até 25 kilos. . . . . $400
de 26 a 50 kilos. . . . . $600

*Nota* — Os volumes que excederem a 50 kilos serão despachados pelas tabellas correspondentes, com excepção de verduras e generos de pequena lavoura, que pagarão :

Por secção :

até 25 kilos. . . . . $300
de 26 a 50 kilos . . . . . $500
de 51 a 100 kilos . . . . . 1$000

## 1927

Por secção :

até 25 kilos. . . . . $400
de 26 a 50 kilos . . . . . $600

*Nota* — Os volumes que excederem de 50 kilos, serão despachados pelas tabellas communs.

As verduras e generos de pequena lavoura pagarão :
Por secção :

até 25 kilos. . . . . $300
de 26 a 50 kilos . . . . . $500
de 51 a 100 kilos . . . . . 1$000

## Bagagens

| DESIGNAÇÃO | KILOMETROS | TARIFA POR TONELADA-KILOMETRO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1897 | 1907 | 1913 | 1919 | 1926 | 1927 |
| Em trem de luxo. . . . . | 0 a 100 | $800 | 1$050 | $750 | $960 | 1$000 | 1$200 |
| | 101 » 200 | $600 | $800 | $675 | $880 | $900 | 1$080 |
| | 201 » 300 | $600 | $800 | $600 | $800 | $800 | $960 |
| | 301 » 400 | $400 | $600 | $525 | $720 | $700 | $840 |
| | 401 » 500 | $400 | $600 | $450 | $640 | $600 | $720 |
| | 501 » 600 | $400 | $600 | $375 | $560 | $500 | $600 |
| | 601 » 700 | $400 | $400 | $375 | $480 | $400 | $480 |
| | 701 » 800 | $400 | $400 | $375 | $400 | $300 | $360 |
| | 801 » 900 | $400 | $400 | $375 | $320 | $200 | $240 |
| | 901 em deante | $400 | $400 | $375 | $240 | $100 | $120 |
| Em trens rapidos ou expressos . | 0 a 100 | $800 | 1$050 | $625 | $625 | $660 | 1$000 |
| | 101 » 200 | $600 | $800 | $562,5 | $575 | $594 | $900 |
| | 201 » 300 | $600 | $800 | $500 | $525 | $528 | $800 |
| | 301 » 400 | $400 | $600 | $437,5 | $475 | $462 | $700 |
| | 401 » 500 | $400 | $600 | $375 | $425 | $396 | $600 |
| | 501 » 600 | $400 | $600 | $312,5 | $375 | $330 | $500 |
| | 601 » 700 | $400 | $400 | $312,5 | $325 | $264 | $400 |
| | 701 » 800 | $400 | $400 | $312,5 | $275 | $198 | $300 |
| | 801 » 900 | $400 | $400 | $312,5 | $225 | $132 | $200 |
| | 901 em deante | $400 | $400 | $312,5 | $175 | $066 | $100 |
| Em trens mixtos.. . . . . | 0 a 100 | $800 | 1$050 | $500 | $625 | $660 | 1$000 |
| | 101 » 200 | $600 | $800 | $450 | $575 | $594 | $900 |
| | 201 » 300 | $600 | $800 | $400 | $525 | $528 | $800 |
| | 301 » 400 | $400 | $600 | $350 | $475 | $462 | $700 |
| | 401 » 500 | $400 | $600 | $300 | $425 | $396 | $600 |
| | 501 » 600 | $400 | $600 | $250 | $375 | $330 | $500 |
| | 601 » 700 | $400 | $400 | $250 | $325 | $264 | $400 |
| | 701 » 800 | $400 | $400 | $250 | $275 | $198 | $300 |
| | 801 » 900 | $400 | $400 | $250 | $225 | $132 | $200 |
| | 901 em deante | $400 | $400 | $250 | $175 | $066 | $100 |

## Encommendas

| DESIGNAÇÃO | KILOMETROS | TARIFA POR TONELADA-KILOMETRO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1897 | 1907 | 1913 | 1919 | 1926 | 1927 |
| Em trens rapidos ou expressos | 0 a 100 | 1$000 | 1$650 | $937,5 | $960 | 1$000 | 1$200 |
| | 101 » 200 | $800 | 1$200 | $843,7 | $880 | $900 | 1$080 |
| | 201 » 300 | $800 | 1$200 | $750 | $800 | $800 | $960 |
| | 301 » 400 | $600 | $800 | $656,2 | $720 | $700 | $840 |
| | 401 » 500 | $600 | $800 | $562,5 | $640 | $600 | $720 |
| | 501 » 600 | $600 | $800 | $468,3 | $560 | $500 | $600 |
| | 601 » 70 | $600 | $600 | $468,3 | $480 | $400 | $480 |
| | 701 » 800 | $600 | $600 | $468,3 | $400 | $300 | $360 |
| | 801 » 900 | $600 | $600 | $468,3 | $320 | $200 | $240 |
| | 901 em deante | $600 | $600 | $468,3 | $240 | $100 | $120 |
| Em trens mixtos | 0 a 100 | 1$000 | 1$650 | $750 | $960 | $660 | 1$000 |
| | 101 » 200 | $800 | 1$200 | $675 | $880 | $594 | $900 |
| | 201 » 300 | $800 | 1$200 | $600 | $800 | $528 | $800 |
| | 301 » 400 | $600 | $800 | $525 | $720 | $462 | $700 |
| | 401 » 500 | $600 | $800 | $450 | $640 | $396 | $600 |
| | 501 » 600 | $600 | $800 | $375 | $560 | $330 | $500 |
| | 601 » 700 | $600 | $600 | $375 | $480 | $264 | $400 |
| | 701 » 800 | $600 | $600 | $375 | $400 | $198 | $300 |
| | 801 » 900 | $600 | $600 | $375 | $320 | $132 | $200 |
| | 901 em deante | $600 | $600 | $375 | $240 | $066 | $100 |
| Em trens de carga | 0 a 100 | 1$000 | 1$650 | $525 | $625 | $660 | 1$000 |
| | 101 » 200 | $800 | 1$200 | $472,5 | $575 | $594 | $900 |
| | 201 » 300 | $800 | 1$200 | $420 | $525 | $528 | $800 |
| | 301 » 400 | $600 | $800 | $367,5 | $475 | $462 | $700 |
| | 401 » 500 | $600 | $800 | $315 | $425 | $396 | $600 |
| | 501 » 600 | $600 | $800 | $262,5 | $375 | $330 | $500 |
| | 601 » 700 | $600 | $600 | $262,5 | $325 | $264 | $400 |
| | 701 » 800 | $600 | $600 | $262,5 | $275 | $198 | $300 |
| | 801 » 900 | $600 | $600 | $262,5 | $225 | $132 | $200 |
| | 901 em deante | $600 | $600 | $262,5 | $175 | $066 | $100 |
| Generos de facil deterioração em trens rapidos ou expressos. | 0 a 100 | 1$000 | $300 | $250 | $352 | $360 | $420 |
| | 101 » 200 | $800 | $150 | $200 | $320 | $324 | $378 |
| | 201 » 300 | $800 | $150 | $150 | $288 | $288 | $336 |
| | 301 » 400 | $600 | $075 | $100 | $256 | $252 | $294 |
| | 401 » 500 | $600 | $075 | $050 | $224 | $216 | $252 |
| | 501 » 600 | $600 | $075 | $050 | $192 | $180 | $210 |
| | 601 » 700 | $600 | $050 | $050 | $150 | $144 | $168 |
| | 701 » 800 | $600 | $050 | $050 | $128 | $108 | $126 |
| | 801 » 900 | $600 | $050 | $050 | $096 | $072 | $084 |
| | 901 em deante | $600 | $050 | $050 | $064 | $036 | $042 |
| Generos de facil deterioração em trens mixtos ou de cargas. | 0 a 100 | 1$000 | $300 | $200 | $252 | $270 | $320 |
| | 101 » 200 | $800 | $150 | $160 | $230 | $243 | $288 |
| | 201 » 300 | $800 | $150 | $120 | $208 | $216 | $256 |
| | 301 » 400 | $600 | $075 | $080 | $186 | $189 | $224 |
| | 401 » 500 | $600 | $075 | $040 | $164 | $162 | $192 |
| | 501 » 600 | $600 | $075 | $040 | $142 | $135 | $160 |
| | 601 » 700 | $600 | $050 | $040 | $120 | $108 | $128 |
| | 701 » 800 | $600 | $050 | $040 | $098 | $081 | $096 |
| | 801 » 900 | $600 | $050 | $040 | $076 | $054 | $064 |
| | 901 em deante | $600 | $050 | $040 | $054 | $027 | $032 |

## Mercadorias

| DESIGNAÇÃO | KILOMETROS | TARIFA POR TONELADA-KILOMETRO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1897 | 1907 | 1913 | 1919 | 1926 | 1927 |
| Apparelhos de crystal e porcellana; apparelhos de physica e chimica; artigos de luxo e phantasia, etc. | 0 a 100 | $700 | $680 | $450 | $602 | $620 | 1$000 |
| | 101 » 200 | $500 | $450 | $405 | $545 | $558 | $900 |
| | 201 » 300 | $500 | $450 | $360 | $488 | $495 | $800 |
| | 301 » 400 | $300 | $270 | $315 | $431 | $434 | $700 |
| | 401 » 500 | $300 | $270 | $270 | $374 | $372 | $600 |
| | 501 » 600 | $300 | $270 | $225 | $317 | $310 | $500 |
| | 601 » 700 | $300 | $230 | $225 | $260 | $248 | $400 |
| | 701 » 800 | $300 | $230 | $225 | $203 | $186 | $300 |
| | 801 » 900 | $300 | $230 | $225 | $146 | $124 | $200 |
| | 901 em deante | $300 | $230 | $225 | $089 | $062 | $100 |
| Artigos de charutaria; artigos de confeitaria; especiarias; productos chimicos e pharmaceuticos, etc. | 0 a 100 | $500 | $500 | $320 | $452 | $460 | $560 |
| | 101 » 200 | $300 | $270 | $288 | $410 | $414 | $504 |
| | 201 » 300 | $300 | $270 | $256 | $368 | $368 | $449 |
| | 301 » 400 | $150 | $135 | $224 | $326 | $322 | $392 |
| | 401 » 500 | $150 | $135 | $192 | $284 | $276 | $336 |
| | 501 » 600 | $150 | $135 | $160 | $242 | $230 | $280 |
| | 601 » 700 | $150 | $100 | $160 | $200 | $184 | $224 |
| | 701 » 800 | $150 | $100 | $160 | $158 | $138 | $168 |
| | 801 » 900 | $150 | $100 | $160 | $116 | $092 | $112 |
| | 901 em deante | $150 | $100 | $160 | $074 | $046 | $056 |
| Arttgos de desenho; artigos de escriptorio; artigos de sellaria, etc. | 0 a 100 | $500 | $500 | $250 | $377 | $400 | $520 |
| | 101 » 200 | $300 | $270 | $225 | $342,5 | $360 | $468 |
| | 201 » 300 | $300 | $270 | $200 | $308 | $320 | $416 |
| | 301 » 400 | $150 | $135 | $175 | $273,5 | $280 | $364 |
| | 401 » 500 | $150 | $135 | $150 | $239 | $240 | $312 |
| | 501 » 600 | $150 | $135 | $125 | $204,5 | $200 | $260 |
| | 601 » 700 | $150 | $100 | $125 | $170 | $160 | $208 |
| | 701 » 800 | $150 | $100 | $125 | $135,5 | $120 | $156 |
| | 801 » 900 | $150 | $100 | $125 | $101 | $080 | $104 |
| | 901 em deante | $150 | $100 | $125 | $066,5 | $040 | $052 |
| Alcool em garrafas ou em latas; couros curtidos; farinha de araruta, aveia, maizena, lactea e outras; saccos vasios novos; velas de cera, etc. | 0 a 100 | $500 | $210 | $200 | $277 | $290 | $440 |
| | 101 » 200 | $300 | $100 | $180 | $252,5 | $261 | $396 |
| | 201 » 300 | $300 | $100 | $160 | $228 | $232 | $352 |
| | 301 » 400 | $150 | $050 | $140 | $203,5 | $203 | $308 |
| | 401 » 500 | $150 | $050 | $120 | $179 | $174 | $264 |
| | 501 » 600 | $150 | $050 | $100 | $154,5 | $145 | $220 |
| | 601 » 700 | $150 | $040 | $100 | $130 | $116 | $175 |
| | 701 » 800 | $150 | $040 | $100 | $105,5 | $087 | $132 |
| | 801 » 900 | $150 | $040 | $100 | $081 | $058 | $088 |
| | 901 em deante | $150 | $040 | $100 | $056,5 | $029 | $044 |
| Algodão em fio; borracha bruta, etc. | 0 a 100 | $360 | $210 | $200 | $277 | $240 | $400 |
| | 101 » 200 | $200 | $100 | $180 | $252,5 | $216 | $360 |
| | 201 » 300 | $200 | $100 | $160 | $228 | $192 | $320 |
| | 301 » 400 | $100 | $050 | $140 | $203,5 | $168 | $280 |
| | 401 » 500 | $100 | $050 | $120 | $179 | $144 | $240 |
| | 501 » 600 | $100 | $050 | $100 | $154,5 | $120 | $200 |
| | 601 » 700 | $100 | $040 | $100 | $130 | $096 | $160 |
| | 701 » 800 | $100 | $040 | $100 | $105,5 | $072 | $120 |
| | 801 » 900 | $100 | $040 | $100 | $081 | $048 | $080 |
| | 901 em deante | $100 | $040 | $100 | $056,5 | $024 | $040 |

## Mercadorias

| DESIGNAÇÃO | KILOMETROS | TARIFA POR TONELADA-KILOMETRO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1897 | 1907 | 1913 | 1919 | 1926 | 1927 |
| Bigornas; ferro em barra, chapa, etc.; fogões; folha de Flandres lisa; machinas para industria; etc. | 0 a 100 | $160 | $210 | $140 | $202 | $210 | $360 |
| | 101 » 200 | $100 | $100 | $120 | $185 | $189 | $324 |
| | 201 » 300 | $100 | $100 | $112 | $168 | $168 | $288 |
| | 301 » 400 | $050 | $050 | $098 | $151 | $147 | $252 |
| | 401 » 500 | $050 | $050 | $084 | $134 | $126 | $216 |
| | 501 » 600 | $050 | $050 | $070 | $117 | $105 | $180 |
| | 601 » 700 | $050 | $040 | $070 | $100 | $084 | $144 |
| | 701 » 800 | $050 | $040 | $070 | $083 | $063 | $108 |
| | 801 » 900 | $050 | $040 | $070 | $066 | $042 | $072 |
| | 901 em deante | $050 | $040 | $070 | $049 | $021 | $036 |
| Amiantho em pó; banha de porco; etc. | 0 a 100 | $250 | $140 | $250 | $377 | $140 | $300 |
| | 101 » 200 | $150 | $060 | $225 | $342,5 | $126 | $270 |
| | 201 » 300 | $150 | $060 | $200 | $308 | $112 | $240 |
| | 301 » 400 | $075 | $040 | $175 | $273,5 | $098 | $210 |
| | 401 » 500 | $075 | $040 | $150 | $239 | $084 | $180 |
| | 501 » 600 | $075 | $040 | $125 | $204,5 | $070 | $150 |
| | 601 » 700 | $075 | $030 | $125 | $170 | $056 | $120 |
| | 701 » 800 | $075 | $030 | $125 | $135,5 | $042 | $090 |
| | 801 » 900 | $075 | $030 | $125 | $101 | $028 | $060 |
| | 901 em deante | $075 | $030 | $125 | $066,5 | $014 | $030 |
| Bacalháu; camarões seccos; carnes preparadas, fumadas, salgadas ou seccas; peixe secco, salgado ou em salmoura; etc. | 0 a 100 | $090 | $140 | $100 | $092 | $100 | $250 |
| | 101 » 200 | $060 | $060 | $070 | $086 | $090 | $225 |
| | 201 » 300 | $060 | $060 | $040 | $080 | $080 | $200 |
| | 301 » 400 | $040 | $040 | $020 | $074 | $070 | $175 |
| | 401 » 500 | $040 | $040 | $020 | $068 | $060 | $150 |
| | 501 » 600 | $040 | $040 | $020 | $062 | $050 | $125 |
| | 601 » 700 | $040 | $030 | $020 | $056 | $040 | $100 |
| | 701 » 800 | $040 | $030 | $020 | $050 | $030 | $075 |
| | 801 » 900 | $040 | $030 | $020 | $044 | $020 | $050 |
| | 901 em deante | $040 | $030 | $020 | $038 | $010 | $025 |
| Arame farpado; machinas para lavoura; moendas; moinhos; etc. | 0 a 100 | $050 | $035 | $100 | $127 | $090 | $200 |
| | 101 » 200 | $035 | $020 | $090 | $117,5 | $081 | $180 |
| | 201 » 300 | $035 | $020 | $080 | $108 | $072 | $160 |
| | 301 » 400 | $025 | $015 | $070 | $098,5 | $063 | $140 |
| | 401 » 500 | $025 | $015 | $060 | $089 | $054 | $120 |
| | 501 » 600 | $025 | $015 | $050 | $079,5 | $045 | $100 |
| | 601 » 700 | $025 | $012 | $050 | $070 | $036 | $080 |
| | 701 » 800 | $025 | $012 | $050 | $060,5 | $027 | $060 |
| | 801 » 900 | $025 | $012 | $050 | $051 | $018 | $040 |
| | 901 em deante | $025 | $012 | $050 | $041,5 | $009 | $020 |
| Camarões frescos; peixes frescos; madeira serrada; etc. | 0 a 100 | $090 | $300 | $100 | $062 | $080 | $180 |
| | 101 » 200 | $060 | $150 | $070 | $059 | $072 | $162 |
| | 201 » 300 | $050 | $150 | $040 | $056 | $064 | $144 |
| | 301 » 400 | $040 | $075 | $020 | $053 | $056 | $126 |
| | 401 » 500 | $040 | $075 | $020 | $050 | $048 | $108 |
| | 501 » 600 | $040 | $075 | $020 | $047 | $040 | $090 |
| | 601 » 700 | $040 | $050 | $020 | $044 | $032 | $072 |
| | 701 » 800 | $040 | $050 | $020 | $041 | $024 | $054 |
| | 801 » 900 | $040 | $050 | $020 | $038 | $016 | $036 |
| | 901 em deante | $040 | $050 | $020 | $035 | $008 | $018 |

## Mercadorias

| DESIGNAÇÃO | KILOMETROS | TARIFA POR TONELADA-KILOMETRO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1897 | 1907 | 1913 | 1919 | 1926 | 1927 |
| Fructas verdes ou frescas, ovos, etc. | 0 a 100 | $050 | $035 | $100 | $042 | $065 | $120 |
| | 101 » 200 | $035 | $020 | $070 | $041 | $058,5 | $108 |
| | 201 » 300 | $035 | $020 | $040 | $040 | $052 | $096 |
| | 301 » 400 | $025 | $015 | $020 | $039 | $045,5 | $084 |
| | 401 » 500 | $025 | $015 | $020 | $038 | $039 | $072 |
| | 501 » 600 | $025 | $015 | $020 | $037 | $032,5 | $060 |
| | 601 » 700 | $025 | $012 | $020 | $036 | $026 | $048 |
| | 701 » 800 | $025 | $012 | $020 | $035 | $019,5 | $036 |
| | 801 » 900 | $025 | $012 | $020 | $034 | $013 | $024 |
| | 901 em deante | $025 | $012 | $020 | $033 | $006,5 | $012 |
| Cereaes, alhos seccos, eebolas seccas, etc. | 0 a 100 | $160 | $140 | $100 | $042 | $060 | $100 |
| | 101 » 200 | $100 | $060 | $070 | $041 | $054 | $090 |
| | 201 » 300 | $100 | $060 | $040 | $040 | $048 | $080 |
| | 301 » 400 | $050 | $040 | $020 | $039 | $042 | $070 |
| | 401 » 500 | $050 | $040 | $020 | $038 | $036 | $060 |
| | 501 » 600 | $050 | $040 | $020 | $037 | $030 | $050 |
| | 601 » 700 | $050 | $030 | $020 | $036 | $024 | $040 |
| | 701 » 800 | $050 | $030 | $020 | $035 | $018 | $030 |
| | 801 » 900 | $050 | $030 | $020 | $034 | $012 | $020 |
| | 901 em deante | $050 | $030 | $020 | $033 | $006 | $010 |
| Areia commum, argillas, barro, canna de assucar, etc. | 0 a 100 | $050 | $035 | $032 | $057 | $055 | $085 |
| | 101 » 200 | $035 | $020 | $028 | $054,5 | $049,5 | $076,5 |
| | 201 » 300 | $035 | $020 | $024 | $052 | $044 | $068 |
| | 301 » 400 | $025 | $015 | $020 | $049,5 | $038,5 | $059,5 |
| | 401 » 500 | $025 | $015 | $016 | $047 | $033 | $051 |
| | 501 » 600 | $025 | $015 | $012 | $044,5 | $027,5 | $042,5 |
| | 601 » 700 | $025 | $012 | $012 | $042 | $022 | $034 |
| | 701 » 800 | $025 | $012 | $012 | $039,5 | $016,5 | $025,5 |
| | 801 » 900 | $025 | $012 | $012 | $037 | $011 | $017 |
| | 901 em deante | $025 | $012 | $012 | $034,5 | $005,5 | $008,5 |
| Arroz em casca, farinhas de mandioca ou miho, millho secco, etc. | 0 a 100 | $090 | $055 | $050 | $042 | $050 | $070 |
| | 101 » 200 | $060 | $035 | $035 | $041 | $045 | $063 |
| | 201 » 300 | $060 | $035 | $020 | $040 | $040 | $056 |
| | 301 » 400 | $040 | $025 | $010 | $039 | $035 | $049 |
| | 401 » 500 | $040 | $025 | $010 | $038 | $030 | $042 |
| | 501 » 600 | $040 | $025 | $010 | $037 | $025 | $035 |
| | 601 » 700 | $040 | $020 | $010 | $036 | $020 | $028 |
| | 701 » 800 | $040 | $020 | $010 | $035 | $015 | $021 |
| | 801 » 900 | $040 | $020 | $010 | $034 | $010 | $014 |
| | 901 em deante | $040 | $020 | $010 | $033 | $005 | $007 |
| Café em grão, beneficiado ou em casquinha. | 0 a 100 | $360 | $680 | $160 | $377 | $210 | $220 |
| | 101 » 200 | $200 | $450 | $120 | $342,5 | $189 | $198 |
| | 201 » 300 | $200 | $450 | $080 | $308 | $110 | $176 |
| | 301 » 400 | $100 | $270 | $040 | $273,5 | $099 | $154 |
| | 401 » 500 | $100 | $270 | $040 | $239 | $088 | $132 |
| | 501 » 600 | $100 | $270 | $040 | $204,5 | $077 | $110 |
| | 601 » 700 | $100 | $230 | $040 | $170 | $066 | $088 |
| | 701 » 800 | $100 | $230 | $040 | $135,5 | $055 | $066 |
| | 801 » 900 | $100 | $230 | $040 | $101 | $044 | $044 |
| | 901 em deante | $100 | $230 | $040 | $066,5 | $033 | $022 |

## Animaes

| DESIGNAÇÃO | KILOMETROS | TARIFA POR TONELADA-KILOMETRO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1897 | 1907 | 1913 | 1919 | 1925 | 1927 |
| Aves e pequenos animaes em gaiolas, cestos, engradados, etc. — em trens rapidos ou expressos. | 0 a 100 | $800 | $300 | $300 | $377 | $400 | $500 |
| | 101 » 200 | $600 | $150 | $270 | $342,5 | $360 | $450 |
| | 201 » 300 | $600 | $150 | $240 | $308 | $320 | $400 |
| | 301 » 400 | $400 | $075 | $210 | $273,5 | $280 | $350 |
| | 401 » 500 | $400 | $075 | $180 | $239 | $240 | $300 |
| | 501 » 600 | $400 | $075 | $150 | $204,5 | $200 | $250 |
| | 601 » 700 | $400 | $050 | $150 | $170 | $160 | $200 |
| | 701 » 800 | $400 | $050 | $150 | $135,5 | $120 | $150 |
| | 801 » 900 | $400 | $050 | $150 | $101 | $080 | $100 |
| | 901 em deante | $400 | $050 | $150 | $066,5 | $040 | $050 |
| Aves e pequenos animaes em gaiolas, cestos, engradados, etc. — em trens mixtos. | 0 a 100 | $400 | $210 | $300 | $377 | $320 | $400 |
| | 101 » 200 | $300 | $100 | $270 | $342,5 | $288 | $360 |
| | 201 » 300 | $300 | $100 | $240 | $308 | $256 | $320 |
| | 301 » 400 | $200 | $050 | $210 | $273,5 | $224 | $280 |
| | 401 » 500 | $200 | $050 | $180 | $239 | $192 | $240 |
| | 501 » 600 | $200 | $050 | $150 | $204,5 | $160 | $200 |
| | 601 » 700 | $200 | $040 | $150 | $170 | $128 | $160 |
| | 701 » 800 | $200 | $040 | $150 | $135,5 | $096 | $120 |
| | 801 » 900 | $200 | $040 | $150 | $101 | $064 | $080 |
| | 901 em deante | $200 | $040 | $150 | $066,5 | $032 | $040 |
| Aves e pequenos animaes em gaiolas, cestos, engradados, etc. — em trens de carga. | 0 a 100 | $400 | $210 | $300 | $302 | $320 | $400 |
| | 101 » 200 | $300 | $100 | $270 | $275 | $288 | $360 |
| | 201 » 300 | $300 | $100 | $240 | $248 | $256 | $320 |
| | 301 » 400 | $200 | $050 | $210 | $221 | $224 | $280 |
| | 401 » 500 | $200 | $050 | $180 | $194 | $192 | $240 |
| | 501 » 600 | $200 | $050 | $150 | $167 | $160 | $200 |
| | 601 » 700 | $200 | $040 | $150 | $140 | $128 | $160 |
| | 701 » 800 | $200 | $040 | $150 | $113 | $096 | $120 |
| | 801 » 900 | $200 | $040 | $150 | $086 | $064 | $080 |
| | 901 em deante | $200 | $040 | $150 | $059 | $032 | $040 |
| | | TARIFA POR CABEÇA-KILOMETRO | | | | | |
| Gado cavallar e muar, até o numero de 16 cabeças por expedição. | 0 a 100 | $075 | $075 | $060 | $072 | $080 | $100 |
| | 101 » 200 | $075 | $070 | $054 | $068 | $072 | $090 |
| | 201 » 300 | $075 | $070 | $048 | $064 | $064 | $080 |
| | 301 » 400 | $075 | $065 | $042 | $060 | $056 | $070 |
| | 401 » 500 | $075 | $065 | $036 | $056 | $048 | $060 |
| | 501 » 600 | $075 | $065 | $030 | $052 | $040 | $050 |
| | 601 » 700 | $075 | $060 | $030 | $048 | $032 | $040 |
| | 701 » 800 | $075 | $060 | $030 | $044 | $024 | $030 |
| | 801 » 900 | $075 | $060 | $030 | $040 | $016 | $020 |
| | 901 em deante | $075 | $060 | $030 | $036 | $008 | $010 |
| Gado cavallar e muar, em numero superior a 16 cabeças por expedição. | 0 a 100 | $075 | $017,7 | $030 | $062 | $070 | $080 |
| | 101 » 200 | $075 | $013,3 | $027 | $059 | $063 | $072 |
| | 201 » 300 | $075 | $013,3 | $024 | $056 | $056 | $064 |
| | 301 » 400 | $075 | $008,8 | $021 | $053 | $049 | $056 |
| | 401 » 500 | $075 | $008,8 | $018 | $050 | $042 | $048 |
| | 501 » 600 | $075 | $008,8 | $015 | $047 | $035 | $040 |
| | 601 » 700 | $075 | $007,2 | $015 | $044 | $028 | $032 |
| | 701 » 800 | $075 | $007,2 | $015 | $041 | $021 | $024 |
| | 801 » 900 | $075 | $007,2 | $015 | $038 | $014 | $016 |
| | 901 em deante | $075 | $007,2 | $015 | $035 | $007 | $008 |

## Animaes

| DESIGNAÇÃO | KILOMETROS | TARIFA POR CABEÇA KILOMETRO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1897 | 1907 | 1913 | 1919 | 1926 | 1927 |
| Gado vaccum, até o numero de 16 cabeças por expedição. | 0 a 100 | $040 | $040 | $060 | $072 | $080 | $100 |
| | 101 » 200 | $040 | $035 | $054 | $068 | $072 | $090 |
| | 201 » 300 | $040 | $035 | $048 | $064 | $064 | $080 |
| | 301 » 400 | $040 | $030 | $042 | $060 | $056 | $070 |
| | 401 » 500 | $040 | $030 | $036 | $056 | $048 | $060 |
| | 501 » 600 | $040 | $030 | $030 | $052 | $040 | $050 |
| | 601 » 700 | $040 | $025 | $030 | $048 | $032 | $040 |
| | 701 » 800 | $040 | $025 | $030 | $044 | $024 | $030 |
| | 801 » 900 | $040 | $025 | $030 | $040 | $016 | $020 |
| | 901 em deante | $040 | $025 | $030 | $036 | $008 | $010 |
| Gado vaccum, em numero superior a 16 cabeças por expedição. | 0 a 100 | $040 | $020 | $030 | $062 | $070 | $080 |
| | 101 » 200 | $040 | $020 | $027 | $059 | $063 | $072 |
| | 201 » 300 | $040 | $020 | $024 | $056 | $056 | $064 |
| | 301 » 400 | $040 | $020 | $021 | $053 | $049 | $056 |
| | 401 » 500 | $040 | $020 | $018 | $050 | $042 | $048 |
| | 501 » 600 | $040 | $020 | $015 | $047 | $035 | $040 |
| | 601 » 700 | $040 | $020 | $015 | $044 | $028 | $032 |
| | 701 » 800 | $040 | $020 | $015 | $041 | $021 | $024 |
| | 801 » 900 | $040 | $020 | $015 | $038 | $014 | $016 |
| | 901 em deante | $040 | $020 | $015 | $035 | $007 | $008 |
| Gado vaccum em lotação completa de trem. | 0 a 100 | $020 | $020 | $030 | $042 | $035 | $045 |
| | 101 » 200 | $015 | $020 | $024 | $034 | $031,5 | $040,5 |
| | 201 » 300 | $015 | $020 | $013 | $026 | $028 | $036 |
| | 301 » 400 | $010 | $020 | $012 | $018 | $024,5 | $031,5 |
| | 401 » 500 | $010 | $020 | $006 | $010 | $021 | $027 |
| | 501 » 600 | $010 | $020 | $006 | $010 | $017,5 | $022,5 |
| | 601 » 700 | $010 | $020 | $006 | $010 | $014 | $018 |
| | 701 » 800 | $010 | $020 | $006 | $010 | $010,5 | $013,5 |
| | 801 » 900 | $010 | $020 | $006 | $010 | $007 | $009 |
| | 901 em deante | $010 | $020 | $006 | $010 | $003,5 | $004,5 |
| Gado suino, caprino, lanigero e semelhantes, até 60 cabeças por expedição. | 0 a 100 | $012 | $012 | $010 | $021 | $015 | $030 |
| | 101 » 200 | $008 | $008 | $009 | $018 | $013,5 | $027 |
| | 201 » 300 | $008 | $008 | $008 | $015 | $012 | $024 |
| | 301 » 400 | $005 | $006 | $007 | $012 | $010,5 | $021 |
| | 401 » 500 | $005 | $006 | $006 | $009 | $009 | $018 |
| | 501 » 600 | $005 | $006 | $005 | $009 | $007,5 | $015 |
| | 601 » 700 | $005 | $003 | $005 | $009 | $006 | $012 |
| | 701 » 800 | $005 | $003 | $005 | $009 | $004,5 | $009 |
| | 801 - 900 | $005 | $003 | $005 | $009 | $003 | $006 |
| | 901 em deante | $005 | $003 | $005 | $009 | $001,5 | $003 |
| Gado suino, caprino, lanigero e semelantes, em numero superior a 60 cabeças. | 0 a 100 | $007,7 | $008,5 | $005 | $012 | $015 | $020 |
| | 101 » 200 | $004,4 | $005,7 | $004,5 | $010,5 | $013,5 | $018 |
| | 201 » 300 | $002,2 | $005,7 | $004 | $009 | $012 | $016 |
| | 301 » 400 | $002,2 | $002,8 | $003,5 | $007,5 | $010,5 | $014 |
| | 401 » 500 | $002,2 | $002,8 | $003 | $006 | $009 | $012 |
| | 501 » 600 | $002,2 | $002,8 | $002,5 | $006 | $007,5 | $010 |
| | 601 » 700 | $002,2 | $002,1 | $002,5 | $006 | $006 | $008 |
| | 701 » 800 | $002,2 | $002,1 | $002,5 | $006 | $004,5 | $006 |
| | 801 » 900 | $002,2 | $002,1 | $002,5 | $006 | $003 | $004 |
| | 901 em deante | $002,2 | $002,1 | $002,5 | $006 | $001,5 | $002 |

## Officina typographica

Fazendo parte da Intendencia, incendiou-se a antiga officina, em 1921. Por interessar principalmente á Contadoria, pelo grande vulto do serviço de impressos pela mesma utilizado, a Directoria, em 1927, resolveu incumbir o engenheiro Feliciano de Souza Aguiar da reorganização e installação das novas officinas typographicas, para as quaes fôra adoptada uma dependencia do edificio das officinas Saxby. A mesma iniciou os seus trabalhos, esperando-se que uma vez em funccionamento possa desempenhar cabalmente o papel que lhe cabe, fornecendo a todas as Divisões da Estrada os impressos e talões necessarios.

Movimento das mercadorias nos postos de abastecimento nos annos de 1926 e 1927

| | 1926 | 1927 |
|---|---|---|
| Engenho de Dentro . . . . . | — | 68:713$246 |
| Barra do Pirahy . . . . . | 181:172$333 | 64:102$233 |
| Entre Rios . . . . . | 107:844$200 | 110:503$851 |
| Palmyra . . . . . | 103:253$131 | 137:792$754 |
| Lafayette. . . . . | 290:717$540 | 233:094$295 |
| Sete Lagôas. . . . . | 143:865$770 | 126:236$765 |
| Corintho. . . . . | 176:044$425 | 86:949$138 |
| Cachoeira . . . . . | 114:021$930 | 71:462$685 |
| Norte. . . . . | 128:153$350 | 140:084$510 |
| Portella . . . . . | 192:380$260 | 120:184$984 |
| Valença . . . . . | 226:812$105 | 172:478$125 |
| Posto 2 — Carro de linha . . . . . | — | 11:801$450 |
| » 4 » » » . . . . . | — | 59:088$715 |
| » 5 » » » (4º trecho) . . . | — | 80:103$712 |
| » 5 » » » (2º » ) . . . | — | 30:789$460 |
| | 1.664:265$044 | 1.513:385$923 |

# Junta medica

## Estatistica do anno de 1927

| MEZES | TOTAL DOS LAUDOS | LICENÇAS | | | ARTIGO 17 | | | ARTIGO 19 | EXAMES DE INVALIDEZ | | | | | EXAMES EM DOMICILIO | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Laudos | DIAS | | Laudos | DIAS | | Laudos | Laudos | CONSIDERADOS | | | | Districto Federal | Interior | |
| | | | Pedidos | Concedidos | | Pedidos | Concedidos | | | Invalidos | Não invalidos | Licenciados | Dias concedidos | | | |
| Janeiro. . . | 196 | 130 | 5.730 | 4.830 | 31 | 6.120 | 6.120 | 7 | 28 | 22 | — | 6 | 480 | 18 | 1 | |
| Fevereiro . . | 202 | 138 | 5.070 | 4.430 | 23 | 3.860 | 3.860 | 9 | 31 | 16 | 5 | 10 | 900 | 13 | — | 1 Artigo 9º. |
| Março . . . | 202 | 130 | 6.150 | 5.300 | 40 | 7.560 | 7.560 | 8 | 23 | 13 | — | 10 | 875 | 15 | 1 | 1 » » |
| Abril . . . | 177 | 97 | 4.200 | 3.600 | 44 | 7.776 | 7.776 | 3 | 32 | 20 | 3 | 7 | 750 | 12 | — | 1 » » |
| Maio . . . | 199 | 153 | 6.914 | 6.311 | 31 | 5.580 | 5.580 | 1 | 14 | 8 | 1 | 5 | 600 | 18 | 1 | |
| Junho . . . | 165 | 112 | 5.595 | 4.340 | 16 | 3.960 | 3.960 | 5 | 31 | 20 | 4 | 6 | 450 | 22 | — | 1 » 20 |
| Julho . . . | 156 | 113 | 5.335 | 4.210 | 22 | 4.500 | 4.500 | 5 | 15 | 6 | 2 | 7 | 900 | 12 | 1 | 1 » 21 |
| Agosto. . . | 192 | 150 | 5.610 | 5.340 | 33 | 7.020 | 7.020 | 7 | 2 | 1 | 1 | — | — | 15 | 2 | |
| Setembro . . | 166 | 129 | 6.060 | 4.850 | 29 | 5.580 | 5.580 | 7 | 1 | 1 | — | — | — | 14 | — | |
| Outubro . . | 190 | 148 | 5.265 | 4.650 | 32 | 6.385 | 6.385 | 6 | 2 | 2 | — | — | — | 15 | 1 | 2 Ex. pedidos de transferencia. |
| Novembro. . | 123 | 90 | 4.650 | 4.200 | 18 | 4.140 | 4.140 | 4 | 3 | 2 | — | 1 | 360 | 8 | — | 8 para machinista. |
| Dezembro. . | 195 | 147 | 6.725 | 5.803 | 38 | 8.460 | 8.460 | 6 | 2 | 2 | — | — | — | 12 | — | 2 Artigo 20. |
| Total . . | 2.163 | 1.537 | 67.304 | 57.924 | 357 | 70.941 | 70.941 | 68 | 184 | 113 | 16 | 52 | 5.315 | 174 | 7 | 17 |

2ª DIVISÃO

---

# TRAFEGO

# TRAFEGO

## 1ª Sub-Divisão

### POSSE DO SUB-DIRECTOR

Em 11 de março, em virtude da aposentadoria do sub-director effectivo engenheiro Antonio Carlos de Andrade, foi nomeado sub-director do trafego o ajudante de Divisão engenheiro Lysanias de Cerqueira Leite, que assumio o exercicio do cargo a 15 do mesmo mez, em substituição ao sub-director interino engenheiro Erico Delamare São Paulo, nomeado ajudante effectivo, da 3ª Divisão.

### EXPEDIENTE

O Escriptorio Central expediu :

| | Memoranda diversos | Memoranda de punições | Officios | Telegs. | Ordens | Circulares |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Em 1926 . . | 3.633 | 2.883 | 1.141 | 133 | 46 | 189 |
| Em 1927 . . | 4.260 | 2.541 | 2.584 | 211 | 33 | 204 |

Foram ainda protocollados e informados 95.558 processos diversos, contra 83.400 em 1926. Houve um accrescimo de 12.158 processos.

Do quadro synoptico que se acha appenso consta o movimento de papies nesta Divisão.

Os differentes serviços se mantiveram rigorosamente em dia, graças ao esforço e á boa vontade de todo o pessoal.

# Quadro demonstrativo do movimento de papeis no anno de 1927

| PROCEDENCIAS | PAPEIS EXPEDIDOS | | | | | | MOVIMENTO DE PAPEIS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Memoranda de punições | Memoranda diversos | Officios | Telegrammas | Ordens | Circulares | Officios estações e occurrencias dos 1º e 3º Districtos | Telegrammas e occorrencias dos 2º e 4º Districtos e 4ª Divisão | Officios empregados | Officios dos escriptorios e de repartições estranhas | Contas | REQUERIMENTOS A a I | REQUERIMENTOS Ja Z | Occurencias movimento de trens, papeletas, relações de leito e cartas. | Memoranda diversos, TM 21, facturas, pedidos materiaes e papeis diversos. | Officios Movimento que acompanham laudos, frequencias, reclamações, C 9 e reposições. | Processos diversos |
| Escriptorio Central | 2.541 | 4.260 | 2 584 | 211 | 33 | 204 | 14.158 | 12.192 | 12.895 | 9.230 | 373 | 5.917 | 6.725 | 11.340 | 13.871 | 4.921 | 3.936 |
| Chefia do Telegrapho | — | 4 221 | 597 | 5 209 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 37.088 |
| » » Movimento | 1.003 | 3.550 | 522 | 10.658 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 76.271 |
| Somma | 3.544 | 12.031 | 3.703 | 16.078 | 33 | 204 | 14.158 | 12.192 | 12.895 | 9.230 | 373 | 5 917 | 6.725 | 11.340 | 13.871 | 4.921 | 117.295 |
| 1º trimestre — 1º Districto | 249 | 494 | 183 | 1.525 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8.733 |
| 2º » 1º » | 449 | 368 | 198 | 402 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8.189 |
| 3º » 1º » | 236 | 188 | 210 | 473 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 15.553 |
| 4º » 1º » | 349 | 178 | 210 | 453 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7.978 |
| Somma | 1.333 | 1 228 | 801 | 2.913 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 40.453 |
| 1º trimestre — 2º Districto | — | 210 | 92 | 1.023 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 267 |
| 2º » 2º » | — | 179 | 84 | 500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5.793 |
| 3º » 2º » | — | 124 | 37 | 752 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6.043 |
| 4º » 2º » | — | 115 | 71 | 727 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4.645 |
| Somma | — | 628 | 284 | 3.002 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 21.748 |
| 1º trimestre — 3º Districto | — | 350 | 126 | 4.982 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8.763 |
| 2º » 3º » | — | 235 | — | 2.575 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8.367 |
| 3º » 3º » | — | 380 | 126 | 4 653 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9.264 |
| 4º » 3º » | — | 614 | 520 | 1.177 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5.856 |
| Somma | — | 1.579 | 772 | 13 387 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | - | 32.250 |
| 1º trimestre — 4º Districto | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2.365 |
| 2º » 4º » | — | 53 | 70 | 530 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2.489 |
| 3º » 4º » | — | 36 | 48 | 475 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1.973 |
| 4º » 4º » | — | 88 | 53 | 506 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6.827 |
| Somma | — | 177 | 171 | 1.511 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Totaes de 1927 | 4.877 | 15.643 | 5.101 | 36.891 | 33 | 204 | 14.158 | 12.192 | 12.895 | 9.230 | 373 | 5.917 | 6.725 | 11.340 | 13.871 | 4.921 | 218.573 |
| » » 1926 | 4.177 | 20.975 | 4.038 | 34.090 | 46 | 189 | 12.945 | 10.260 | 13.439 | 9.703 | 439 | 6.543 | 7.733 | 9.545 | 13.293 | — | 194.637 |

## ALTERAÇÃO NAS DENOMINAÇÕES DAS ESTAÇÕES, PARADAS, ETC.

De accôrdo com a autorização constante do aviso n. 218-G, de 16 de abril, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, voltaram a ter as suas antigas denominações de *Barão de Vassouras* e *Cidade de Vassouras*, as estações de *Caetano Furquim* e *Barão de Vassouras*, respectivamente.

Em 16 de maio foi dada a denominação de *Inspector Octalicio* ao posto telegraphico situado no kilometro 233, do ramal de S. Paulo.

Passou a denominar-se *Santos Dumont* o estribo que, no kilometro 341,354 da linha do Centro, existia com a denominação de *Cabangú*.

## PROVIDENCIAS TOMADAS

Em 4 de abril foi feita nova distribuição dos serviços da 2ª Divisão, que ficaram subdivididos por quatro districtos, duas chefias e uma commissão permanente, a saber:

*1.º Districto*: — De D. Pedro II ao kilometro 322 e ramaes. — Séde em D. Pedro II.

*2.º Districto*: — De União a Norte e ramal de Piquete. — Séde em Norte.

*3.º Districto*: — De Palmyra a Montes Claros e ramaes. — Séde em Bello Horizonte.

*4.º Districto*: — Linha Auxiliar. — Séde em Alfredo Maia.

Chefia do Movimento.

Chefia do Telegrapho.

Commissão de Reclamações, incumbida dos processos de reclamações e repressão de furtos.

*Postos telegraphicos* — Em 10 de janeiro foi aberto ao trafego o posto telegraphico *Monte Sinai*, situado no kilometro 96,731 da Linha Auxiliar.

*Desvios* — Em 7 de janeiro foi entregue ao trafego o desvio activo do kilometro 573,818 do ramal de Paraopeba.

Em 11 de janeiro foi entregue ao trafego o desvio morto do kilometro 589,975 da Linha do Centro.

Em 21 de fevereiro foi entregue ao trafego o desvio activo de Botaes, no kilometro 75,560 da Linha Auxiliar.

Em 28 de março foi entregue ao trafego o desvio activo de Valladares, no ramal de Lima Duarte.

Em 22 de abril foi entregue ao trafego o desvio morto situado no kilometro 114 do ramal de Governador Portella a Jacutinga, destinado ao serviço de reflorestamento.

Em 4 de maio foram entregues ao trafego os desvios das estações Ferraz de Vasconcellos e 15 de novembro, no ramal de S. Paulo.

*Estribos* — Em 5 de abril foi determinada a demolição do estribo existente no kilometro 298,642, do ramal de Lima Duarte.

*Chefe de estação* — No sentido de distinguir-se, entre os diversos agentes em serviço em varias das estações desta Estrada, aquelle a quem cabe a responsabilidade da direcção da estação, a Directoria resolveu, em 7 de junho, que esse funccionario tivesse a denominação de chefe da estação.

*Estações radio-telegraphicas* — Em 3 de agosto foram abertas ao trafego as estações radio-telegraphicas em D. Pedro II, Norte, Bello Horizonte e Corintho, que emittem com a potencia de 50 watts, utilisando a faixa de 40 a 42 metros de comprimento da onda e distinguindo-se pelos prefixos POAA, POAB, POAC e POAD, respectivamente.

As estações portateis destinadas aos carros de inspecção da administração, funccionando, porém, com a potencia de 7,5 watts tem os prefixos POAE, POAF, POAG.

Taes estações, que se destinam ao trafego telegraphico urgente, em geral, têm primordialmente a funcção de attender ao serviço da Directoria, á qual estão affectas em caracter provisorio.

Em caso de interrupção de linhas telegraphicas, poderão ser encaminhados pelo radio todos os telegrammas de serviço.

*Reabertura e fechamento de paradas e estações* — A zero hora do dia 12 de julho, foi reaberta como estação a parada *Sergio de Macedo*, situada no kilometro 317,365 da Linha do Centro.

Em 12 de abril, em virtude da demora na ligação da variante de Poá, devido á falta de recursos para construcções, foram fechadas provisoriamente as estações *Itahim* e *Engenheiro Goulart*.

Em 22 de agosto foi supprimida a parada *Eduardo Araujo*, situada na Linha Auxiliar.

Em 1 de setembro foi fechada, provisoriamente, até a construcção do respectivo pateo, a estação *Silva Freire*, no kilometro 9,100 da Linha do Centro.

*Serviço de repressão e investigação de faltas e avarias* — Em agosto foi dividida a rêde da Central em quatro districtos de investigações, ficando cada um sob a fiscalisação de um inspector e assim distribuidos:

1.º Districto: — D. Pedro II a Sant' Anna e ramaes, pela bitola larga, e de Alfredo Maia a Belém pela bitola estreita.

2.º Districto: — Barra do Pirahy a Norte.

3.º Districto: — Barra do Pirahy a Lafayette, rêde Fluminense, ramal de Vassouras e Linha Auxiliar de Belém a Porto Novo.

4.º Districto: — Lafayette a Montes Claros e ramaes.

## TRANSPORTE

Em serviço do trafego effectuou-se o transporte de:

66.881.089 viajantes de suburbios e pequeno percurso;
5.361.657 » do interior;
294.650 toneladas de bagagens e encommendas;
3.907.415 » » mercadorias;
170.258 » » animaes.

A distancia média do transporte de viajantes de suburbios e pequeno percurso foi de 21,04 kilometros, sendo de 1.407.003.670 o numero de viajantes-kilometro.

Na bitola larga o numero de viajantes de suburbios e pequeno percurso foi de 58.370.485, sendo de 1.225.780.200 o numero de viajantes-kilometro.

Na bitola estreita o numero de viajantes de suburbios e pequeno percurso foi de 8.510.604, sendo de 181.223.470 o de viajantes-kilometro.

A distancia média do transporte de viajante do interior foi de 88,47 kilometros, sendo de 457.659.907 o numero de viajantes kilometro.

Excluidos os transportes por conta da Estrada, a distancia média do transporte de viajante do interior foi de 125,32 para o de 1ª classe e de 65,26 para o de 2ª classe.

Nota — As toneladas de animaes foram obtidas, tomando-se por base os pesos adoptados pela secção de Estatistica e que são:

400 kilos para o gado vaccum, 300 kilos para os asininos e cavallares e 100 kilos para os caprinos, lanigeros, etc.

## UNIDADES DE TRAFEGO

### Numero total de toneladas-kilometro

| | 1926 | 1927 | DIFFERENÇA | | PERCENTAGEM | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Para mais | Para menos | Para mais | Para menos |
| *a*) Mercadorias | 852.685.240 | 1.015.632.831 | 162.947.591 | — | 19,1 | — |
| *b*) Bagagens e encommendas. 1 TK=4 TK de mercadorias | 203.113.868 | 259.599.554 | 56.485.696 | — | 27,8 | — |
| *c*) Passageiros (na base de 1=500 kilos) | 918.351.751 | 996.617.967 | 78.266.216 | — | 8,52 | — |
| *d*) Animaes | 45.360.662 | 38.957.463 | — | 6.403.199 | — | 14,1 |
| Total | 2.019.511.521 | 2.310.807.825 | 291.296.304 | — | 14,4 | — |

Houve um accrescimo de toneladas-kilometro equivalente a 14,4.

## OS SERVIÇOS DA ESTAÇÃO D. PEDRO II

### Estatistica de viajantes relativa ao anno de 1927

| MEZES | SUBURBIOS | | INTERIOR | |
|---|---|---|---|---|
| | Passagens | Importancias | Passagens | Importancias |
| Janeiro | 1.347.811 | 273:818$200 | 18.440 | 571:538$200 |
| Fevereiro | 1.460.153 | 328:443$800 | 17.146 | 428:818$700 |
| Março | 1.453.325 | 318:889$400 | 16.109 | 341:308$400 |
| Abril | 1.467.667 | 370:041$700 | 17.652 | 435:876$900 |
| Maio | 1.441.757 | 326:197$600 | 15.837 | 369:689$600 |
| Junho | 1.413.600 | 309:968$800 | 14.404 | 310:414$700 |
| Julho | 1.395.053 | 301:752$000 | 15.268 | 344:951$100 |
| Agosto | 1.535.838 | 294:819$800 | 14.958 | 365:144$200 |
| Setembro | 1.499.686 | 282:632$900 | 15.292 | 397:909$400 |
| Outubro | 1.547.349 | 280:608$300 | 19.926 | 506:287$400 |
| Novembro | 1.479.842 | 261:681$900 | 19.802 | 484:242$900 |
| Dezembro | 1.512.703 | 278:973$400 | 25.110 | 610:202$600 |
| Somma | 17.554.784 | 3.627:827$800 | 209.944 | 5.166:384$100 |
| Em 1926 | 17.060.228 | 3.284:989$900 | 195.179 | 5.229:115$700 |

Estatistica de bagagens e encommendas do anno de 1927

| MEZES | CARGAS | | DESCARGAS | |
|---|---|---|---|---|
| | Volumes | Peso | Volumes | Peso |
| Janeiro | 8.833 | 867.583 | 9.361 | 861.578 |
| Fevereiro | 7.338 | 747.780 | 7.571 | 760.778 |
| Março | 8.780 | 885.030 | 8.588 | 825.065 |
| Abril | 8.955 | 933.375 | 11.183 | 957.344 |
| Maio | 10.907 | 978.332 | 10.834 | 1.007.520 |
| Junho | 9.759 | 932.449 | 10.211 | 934.451 |
| Julho | 9.410 | 983.515 | 8.923 | 912.075 |
| Agosto | 10.523 | 1.055.812 | 9.951 | 1.009.950 |
| Setembro | 10.198 | 1.002.924 | 10.887 | 1.005.024 |
| Outubro | 10.321 | 1.154.739 | 10.246 | 1.016.816 |
| Novembro | 11.363 | 1.127.573 | 10.253 | 1.075.826 |
| Dezembro | 14.375 | 1.486.807 | 12.521 | 1.203.322 |
| Somma | 120.762 | 12.155.919 | 120.529 | 11.569.749 |
| Em 1926 | 98.504 | 10.189.129 | 101.531 | 9.984.407 |

## CARGA, DESCARGA E BALDEAÇÃO

O movimento geral de carga, descarga e baldeação em toda a Estrada foi de 6.821.827 toneladas, contra 6.200.388 toneladas apuradas em 1926.

Nestes totaes a carga e descarga feitas por particulares foram de:

| | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Carga. . . . . | 1.429.480 toneladas | 1.408.430 toneladas |
| Descarga. . . . . | 1.172.333 » | 1.264.093 » |

e pela Estrada:

| | | |
|---|---|---|
| | 4.220.014 » | 3.527.865 » |

correspondentes aos seguintes serviços:

Carga:

| | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Bagagens e encommendas. . . . | 393.803 toneladas | 338.118 toneladas |
| Mercadorias . . . . . | 1.616.631 » | 808.275 » |

Descarga:

| | | |
|---|---|---|
| Bagagens e encommendas . . . . | 193.947 toneladas | 203.814 toneladas |
| Mercadorias. . . . . | 1.187.524 » | 1.287.144 » |

Baldeação:

| | | |
|---|---|---|
| Bagagens e encommendas . . . . | 71.807 toneladas | 227.643 tonelodas |
| Mercadorias. . . . . | 756.302 » | 662.871 » |

Nestes serviços estiveram empregados:

| 1927 | 1926 |
|---|---|
| 2.030 homens | 1.900 homens |

tocando em média a cada homem, em cada dia, em 1927, a taxa de 5.695 kilos.

A despesa total com o serviço de braçagem importou em 5.036:236$200, portanto, o custo médio geral da tonelada é de 1$193.

## OS SERVIÇOS DAS ESTAÇÕES DE MERCADORIAS DO RIO DE JANEIRO

A estatistica do movimento de mercadorias fornece-nos os seguintes dados:

a) *Maritima*:

1 — Do interior:

| | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Café . . . . . | 50.116.020 ks. | 26.140.500 ks. |
| Feijão . . . . . | 11.880.880 » | 21.159.060 » |
| Milho. . . . . | 12.308.460 » | 23.955.120 » |
| Minerio . . . . . | 255.555.000 » | 208.416.000 » |
| Diversos . . . . . | 534.857.499 » | 468.221.129 » |
| | 864.717.859 » | 747.891.809 » |

2 — Para o interior:

| | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Carvão da Estrada . . . . . | 389.530.791 ks. | 413.896.284 ks. |
| Carvão de particulares . . . . . | 32.352.413 » | 29.741.050 » |
| Mercadorias da Estrada. . . . . | 23.694.324 » | 155.215.835 » |
| Mercadorias de particulares. . . . . | 582.182.276 » | 312.344.820 » |
| | 1.027.759.804 » | 911.197.989 » |

b) *São Diogo*:

1 — Do interior:

| | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Diversas mercadorias. . . . . | 104.833.702 ks. | 125.323.748 ks. |
| Materiaes de construcção . . . . . | — | 5.478.423 » |
| Carne verde. . . . . | 36.640.959 » | 38.477.092 » |
| | 141.474.661 » | 169.279.263 » |

2 — Para o interior:

| | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Diversas mercadorias . . . . . | 66.344.860 ks. | 62.746.328 ks. |

c) *Alfredo Maia*:

1 — Do interior:

| | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Lenha . . . . . | 14.658.316 ks. | 12.868.400 ks. |
| Materiaes de construcção . . . . . | 40.093.596 » | 30.831.783 » |
| Mercadorias diversas . . . . . | 19.661.369 » | 36.268.218 » |
| | 74.413.281 | 79.968.401 » |

2 — Para o interior:

| | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Diversas mercadorias . . . . . | 39.079.659 | 40.151.175 ks. |

As tres grandes estações de mercadorias da cidade do Rio de Janeiro receberam e expediram um total de 2.213.790.124 kilogrammas, o que corresponde á média de 7.258.328 kilogrammas por dia util. (Unicos em que é feito o recebimento e entrega de mercadorias).

Quadro comparativo do movimento de mercadorias nas estações de Maritima, S. Diogo e Alfredo Maia de 1920 a 1927

| ANNOS | MARITIMA | | S. DIOGO | | ALFREDO MAIA | | TOTAES | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Importação — *Toneladas* | Exportação — *Toneladas* | Importação — *Toneladas* | Exportação — *Toneladas* | Importação — *Toneladas* | Exportação — *Toneladas* | Importação — *Toneladas* | Exportação — *Toneladas* | |
| 1920 . . . | 587.935 | 512.694 | 80.275 | 192.451 | 17.921 | 58.029 | 686.131 | 763.174 | 1.449.305 |
| 1921 . . . | 541.503 | 649.792 | 56.505 | 113.603 | 30.510 | 66.002 | 628.518 | 829.397 | 1.457.915 |
| 1922 . . . | 718.808 | 615.685 | 50.108 | 64.531 | 43.100 | 73.974 | 812.016 | 754.190 | 1.566.206 |
| 1923 . . . | 726.682 | 712.132 | 57.995 | 68 500 | 41.024 | 95.923 | 825.701 | 876.555 | 1.702.256 |
| 1924 . . . | 1.610.703 | 580.267 | 105.970 | 177.804 | 45.539 | 124.844 | 1.762.212 | 882.915 | 2.645.127 |
| 1925 . . . | 913.393 | 673.422 | 88.124 | 238.119 | 37.672 | 91.940 | 1.039.189 | 1.003.481 | 2.042.670 |
| 1926 . . . | 911.198 | 747.892 | 62.746 | 169.279 | 40.151 | 79.968 | 1.014.095 | 997.139 | 2.011.234 |
| 1927 . . . | 1.027.760 | 864.718 | 66.345 | 141.475 | 39.080 | 74.413 | 1.133.185 | 1.080.606 | 2.213.791 |

## Quadro synoptico de braçagem durante o anno de 1927

| DISTRICTOS | IMPORTAÇÃO | | | EXPORTAÇÃO | | | BALDEAÇÃO | | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ENCOMMENDAS E BAGAGENS | MERCADORIAS DESCARREGADAS | | ENCOMMENDAS E BAGAGENS | MERCADORIAS CARREGADAS | | ENCOMMENDAS E BAGAGENS | MERCADORIAS | |
| | | Estrada | Parte | | Estrada | Parte | | | |
| 1º Districto. . . . | 67.862.875 | 501.222.459 | 619.529.950 | 62.502.863 | 491.850.296 | 671.095.509 | 13.741.927 | 72.453.252 | 2.500.259.131 |
| 2º » . . . . | 38.796.004 | 317.599.880 | 259.591.657 | 239.754.964 | 388.644.802 | 471.603.252 | 7.439 265 | 431.851.240 | 2.155.281.064 |
| 3º » . . . . | 31.612.101 | 306.604.300 | 203.908 800 | 46.742.350 | 719.036.970 | 183 956.600 | 49.236.512 | 239.219.386 | 1.780.317.019 |
| 4º » . . . . | 55.675.726 | 62.097.136 | 89.303.185 | 44.802.489 | 17.098.766 | 102.825.218 | 1.388.894 | 12.778.480 | 385.969.894 |
| Totaes. . . . | 193.946.706 | 1.187.523.775 | 1.172.333.592 | 393.892.666 | 1.616.630.834 | 1.429.480.579 | 71.806.598 | 756.302.358 | 6.821.827.108 |
| » de 1926 . | 203.814.483 | 1.287.143.912 | 1.264.093.283 | 338.117.871 | 808.275.322 | 1.408.429.603 | 227.642.813 | 662.870.595 | 6.200.387.882 |

### MOVIMENTO EM PESO POR TRABALHADOR E POR DIA DE TRABALHO

| | Trabalhadores | Movimento em peso | | Despesa com esse serviço |
|---|---|---|---|---|
| 1º Districto. . . . . | 741 | 4.534 | kilos | 2.592:846$745 |
| 2º » . . . . . | 572 | 6.830 | » | 619:961$400 |
| 3º » . . . . . | 593 | 3.484 | » | 1.307:586$480 |
| 4º » . . . . . | 124 | 4.260 | » | 415:841$575 |
| Totaes . . . . . | 2.030 | 19.108 | » | 5.036:236$200 |
| » de 1926 . . . . . | 1.900 | 16.440 | » | |

## RECLAMAÇÕES

### Mappa demonstrativo do movimento de entradas e saidas de reclamações durante o anno de 1927, na 2ª Secção do Trafego

Foram apresentadas 1.285 reclamações, das quaes 404 são de despachos de 1927, na importancia de 1.003:167$883, por extravios, faltas e avarias. Passaram do anno de 1926, 2.786 no valor de 2.057:612$637, perfazendo o total de 4.071, na importancia de 3.063:780$520.

| | | |
|---|---|---|
| Reclamações vindas de annos anteriores a 1927 . . . . | 2.786 | 2.057:612$637 |
| Apresentadas em virtude de irregularidades de annos anteriores a 1927 . . . . . | 881 | 735:193$794 |
| | 3.667 | 2.792:806$431 |
| Apresentadadas em virtude de irregularidades em despachos de 1927 . . . . . | 404 | 270:974$089 |
| Total. . . . . | 4.071 | 3.063:780$520 |
| Reclamações liquidadas em 1927, relativas a irregularidades anteriores a este anno. . . . . | 2.165 | 1.693:440$158 |
| Reclamações de irregularidades de 1927 liquidadas neste anno | 106 | 40:676$702 |
| | 2.271 | 1.734:116$860 |
| Ficam em processo de irregularidades de annos anteriores a 1927 . . . . . | 1.502 | 960:916$827 |
| Idem de irregularidades em despachos de 1927 . . . . | 298 | 230:297$387 |
| | 1.800 | 2.925:331$074 |
| Importancia das reducções feitas nas indemnizações pedidas em reclamações de despachos anteriores a 1927. . . . . | | 110:938$289 |
| Idem em reclamações de despachos de 1927 . . . . . | | 27:511$157 |
| | | 3.063:780$520 |

### Quadro demonstrativo do movimento de reclamações apresentadas de 1 de janeiro a 31 de dezembro de 1927, referentes a despachos deste anno e nelle liquidadas

| | | |
|---|---|---|
| Apresentadas . . . . . | 404 | 270:974$089 |
| Pagas integralmente. . . . . | 11 | 3:538$719 |
| Idem, com reducção. . . . . | 95 | 9:626$826 |
| Importancia total das reducções . . . . . | — | 27:511$157 |
| Ficam em processo . . . . . | 298 | 230:297$387 |
| Total geral . . . . . | 404 | 270:974$089 |

Quadro demonstrativo das responsabilidades impostas aos empregados da 2ª Divisão durante o anno de 1927

| MEZES | TRAFEGO | | MOVIMENTO | |
|---|---|---|---|---|
| | RECLAMAÇÃO | INDEMNISAÇÃO | RECLAMAÇÃO | INDEMNISAÇÃO |
| Janeiro | — | 123$910 | — | 986$009 |
| Fevereiro | — | 188$183 | 5:050$000 | 713$197 |
| Março | 32:738$159 | 176$251 | 4:760$215 | 717$185 |
| Abril | 8:712$173 | 253$484 | 1:749$400 | 403$879 |
| Maio | 5:884$568 | 271$428 | 6:363$408 | 550$612 |
| Junho | 6:562$652 | 268$676 | 10:702$047 | 471$205 |
| Julho | 5:893$774 | 381$690 | 2:858$828 | 1:179$132 |
| Agosto | 8:697$601 | 167$419 | 10:528$257 | 514$188 |
| Setembro | 3:797$384 | 313$483 | 4:223$167 | 696$183 |
| Outubro | 3:491$543 | 171$098 | 6:502$046 | 400$568 |
| Novembro | 442$164 | 486$197 | 1:162$152 | 567$566 |
| Dezembro | 5:014$000 | 111$324 | 5:200$741 | 277$276 |
| | 81:234$218 | 2:913$143 | 59:100$261 | 7:477$100 |

Quadro demonstrativo dos descontos effectuados mensalmente em folhas de pagamento de 1927 em virtude de responsabilidades impostas aos empregados da 2ª Divisão

| MEZES | TRAFEGO | | MOVIMENTO | |
|---|---|---|---|---|
| | RECLAMAÇÃO | INDEMNISAÇÃO | RECLAMAÇÃO | INDEMNISAÇÃO |
| Janeiro | 949$493 | 374$674 | 130$000 | 771$025 |
| Fevereiro | 871$268 | 211$449 | 50$000 | 764$311 |
| Março | 716$532 | 192$963 | 40$000 | 1:026$479 |
| Abril | 1:599$121 | 133$739 | 234$000 | 405$850 |
| Maio | 1:997$404 | 172$690 | 651$206 | 644$633 |
| Junho | 1:938$582 | 98$434 | 603$400 | 242$289 |
| Julho | 2:302$569 | 183$350 | 779$466 | 839$683 |
| Agosto | 2:467$143 | 250$266 | 976$418 | 909$892 |
| Setembro | 2:432$959 | 180$418 | 1:236$965 | 674$239 |
| Outubro | 2.229$317 | 179$603 | 1:027$004 | 509$201 |
| Novembro | 2:377$246 | 107$600 | 1:245$490 | 253$117 |
| Dezembro | 2:371$666 | 129$471 | 1:121$469 | 586$612 |
| | 22:253$300 | 2:214$657 | 8:095$418 | 7:627$331 |

## OFFICINA DE REPARAÇÕES

Acha-se, presentemente, em condições de executar qualquer trabalho de reparação ou confecção de moveis e utensilios necessarios ao serviço da Divisão.

O valor da producção para o custeio attingiu á somma de 246:552$979, assim discriminada :

| | |
|---|---|
| Pessoal | 91:381$246 |
| Material | 104:405$184 |

*Percentagens* :

| | |
|---|---|
| Administração | 45:712$618 |
| Depreciação | 5:053$931 |

## 2ª Sub-Divisão

### MOVIMENTO

Apesar da carencia de installações proprias nas principaes estações, verificam-se dos dados estatisticos o progresso e pontualidade com que é executado o serviço.

Entre os serviços normaes de administração e fiscalização de que se incumbe o departamento da Chefia do Movimento, cabe-me indicar os seguintes, levados a effeito no decorrer do anno:

### Horarios

O novo horario geral entrou em vigor a 15 de novembro. Neste horario soffreram grande alterações quasi todos os trens, principalmente os de pequeno percurso, em que foram augmentados 22 trens.

Os passageiros ficaram melhor servidos, porque foi adoptado, a horas de intenso movimento, o systema de secções, circulando directos a Deodoro os trens das secções D. Pedro II a Mangaratiba, Matadouro e Paracamby. Ficaram parando no trecho de Engenho de Dentro a Deodoro os trens das secções de D. Pedro II a Deodoro, Nova Iguassú e Bangú.

Na Linha Auxiliar foram augmentados quatro trens de suburbios; no ramal de São Paulo foram tornados diarios dois rapidos de grande velocidade, que tomaram os prefixos de R P 3 e R P 4.

Os trens de carga foram todos radicalmente modificados, tendo sido seus horarios traçados com o escopo principal de tirarmos o melhor rendimento das nossas locomotivas.

Dos rapidos e nocturnos foram supprimidas todas as paradas em estações de secundaria importancia, o que permittiu que os trens pudessem facilmente executar seus percursos e que varias estações fossem dispensadas do pernoite estabelecido o regimen do "PODE", com sensivel economia de pessoal.

No ramal de Santa Barbara foram transformados em expressos os dois antigos mixtos M F 2 e M F 3.

### Circulação e percurso dos trens

Durante o anno foram formados 340.952 trens assim discriminados:

| | Bitola Larga | Bitola Estreita | Total |
|---|---|---|---|
| 1. Trens regulares de passageiros. . . . . | 175.715 | 41.986 | 217.701 |
| 2. Especiaes para passageiros. . . . . | 1.291 | 562 | 1.853 |
| 3. Mixtos . . . . . | 25.964 | 21.614 | 47.578 |
| 4. De cargas (inclusive em serviço proprio) . . . | 55.664 | 18.156 | 73.820 |
| | 258.634 | 82.318 | 340.952 |

A média diaria dos trens formados foi de 934 contra 946 no anno anterior, demonstrando o decrescimo de 12, correspondente a 1,2 °/₀.

Os trens regulares de passageiros de bitola larga discriminam-se do seguinte modo:

| | | Média diaria |
|---|---|---|
| Suburbios do Rio de Janeiro . . . . . | 135.672 | 371 |
| Suburbios de São Paulo. . . . . | 5.852 | 16 |
| Do interior . . . . . | 34.191 | 93 |
| Total . . . . . | 175.715 | |

Os trens regulares de passageiros nas linhas de bitola estreita, no total de 41.896, foram:

| | | Média diaria |
|---|---|---|
| Dos suburbios do Rio de Janeiro (Linha Auxiliar) . . . . . | 22.914 | 62 |
| Dos suburbios da Rêde Fluminense . . . | 4.824 | 13 |
| Do interior . . . . . | 14.248 | 39 |
| Total . . . . . | 41.986 | |

O percurso total dos trens, em ambas as bitolas, foi de 18.000.974 kilometros contra 17.049.165 em 1926, tendo havido um accrescimo de 951.809 trens-kilometros correspondente a 5,582 °/₀.

A variação do percurso médio de um trem póde bem ser observada no quadro abaixo:

| BITOLA DE 1m,60 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Suburbios do Rio de Janeiro. . . . . | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 |
| » de São Paulo . . . . . | 49, | 49, | 49, | 49, | 49, | 49, | 49, |
| Pequeno percurso na 1ª Secção . . . . . | 29,46 | 29,9 | 29,26 | 28,74 | 29,67 | 30,37 | 31,21 |
| » » no Ramal de Santa Cruz . . | 23,96 | 26,46 | 25,83 | 25,33 | 24,42 | 24,19 | 24,20 |
| » » » » » Mangaratiba . | 40,91 | 41,4 | 43,52 | 42,77 | 42,92 | 46,58 | 48, |
| » » » » » Paracamby . . | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Trens de viajantes. . . . . | 111,94 | 117,21 | 118,58 | 121,34 | 120,11 | 115,67 | 120,21 |
| » mixtos . . . . . | 71,16 | 71,62 | 70,66 | 72,24 | 71,34 | 68,50 | 74,72 |
| » de cargas . . . . . , . | 78,26 | 70,87 | 73,77 | 69,82 | 71,23 | 69,69 | 69, |
| » » serviço . . . . . | 20,62 | 17,40 | 16,37 | 13,55 | 16,14 | 18,78 | 31,73 |
| Percurso médio da bitola larga . . . . . | 47,65 | 47,94 | 47,78 | 45,76 | 47,39 | 47,46 | 50,96 |
| » » » » » excepto suburbio e pequeno percurso . . . . . | 74,95 | 72,4 | 74,32 | 68,9 | 73,9 | 75,27 | 61,21 |
| *Bitola de 1m,00* | | | | | | | |
| Suburbios da Linha Auxiliar. . . . . | 30,23 | 30,22 | 30,33 | 30,34 | 30,63 | 30,6 | 29,68 |
| Trens de viajantes. . . . . | 65,98 | 65,60 | 65,49 | 68,49 | 70,21 | 68,83 | 88,63 |
| » mixtos . . . . . | 77,83 | 72,87 | 70,34 | 63,14 | 59,86 | 58,98 | 67,1 |
| » de cargas . . . . . | 91,2 | 83,20 | 90,55 | 87,66 | 101,39 | 105,35 | 97,52 |
| » » serviço . . . . . | 28,52 | 19,49 | 17,86 | 10,31 | 15,45 | 18,73 | 19,52 |
| Percurso médio da bitola estreita . . . . . | 57,81 | 51,5 | 53,32 | 48,43 | 52,60 | 55,52 | 58,56 |
| » » » » » excepto suburbio . . . . . | 72,25 | 60,92 | 63,83 | 55,1 | 61,73 | 68,45 | 74,83 |
| Percurso médio geral em ambas as bitolas . . | 49,92 | 48,4 | 49,12 | 46,44 | 48,71 | 49,37 | 52,79 |
| » » » excluindo suburbio e pequeno percurso . . . . . | 72,17 | 66,61 | 69,12 | 62,32 | 69,17 | 73,1 | 80,69 |

O numero de trens referido a extensão média da linha em trafego, durante o anno, foi de 6.205 correspondente á média diaria de 17 trens.

A circulação no ramal de São Paulo foi de 24.708 trens, que obedeceram a seguinte classificação:

| | |
|---|---|
| 1. De suburbios . . . . . | 5.852 |
| 2. De passageiros do interior. . . . . | 5.860 |
| 3. Especiaes de passageiros. . . . . | 137 |
| 4. Mixtos . . . . . | 3.630 |
| 5. De cargas . . . . . | 8.358 |
| 6. De serviço da propria Estrada . . . . . | 871 |
| | 24.708 |

O percurso total desses trens foi de 4.141.363 kilometros, do que resulta o percurso-médio de 167 kilometros para cada trem.

A média diaria de trens no ramal foi de 67,6 e o numero médio diario, referido a extensão do ramal, foi de 29.

## Percurso dos carros e vagões

O percurso kilometrico total dos carros e vagões foi o seguinte:

*a*) *Bitota larga*:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. Passageiros | | | 83.087.254 |
| 2. Correio e chefe de trem | | | 5.563.334 |
| 3. Dormitorios | | | 9.802.494 |
| 4. Bagagem | | | 16.862.047 |
| 5. Mercadorias | | | 129.182.384 |
| 6. Animaes | | | 17.557.566 |
| 7. Vasios | carros | 612.936 | |
| | vagões | 29.008.656 | 29.621.592 |
| Total | | | 291.676.671 |

*b*) *Bitola estreita*:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. Passageiros | | | 19.987.834 |
| 2. Correio e chefe de trem | | | 977.692 |
| 3. Dormitorios | | | 549.986 |
| 4. Bagagem | | | 5.240.332 |
| 5. Mercadorias | | | 24.859.026 |
| 6. Animaes | | | 4.994.999 |
| 7. Vasios | carros | 161.644 | |
| | vagões | 9.361.922 | 9.523.566 |
| Total | | | 66.133.435 |
| | | | 357.810.106 |

Comparado este percurso total com o apurado em 1926, verifica-se que, em 1927, houve um accrescimo de 10.317.976 kilometros, correspondente a 2,969 °/₀.

## Percurso dos carros e vagões vasios

O percurso total dos carros e vagões vasios foi o seguinte:

*a*) *Bitola larga*:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Passageiros | 612.936 | |
| 2. Bagagem | 3.867.896 | |
| 3. Mercadorias | 14.919.073 | |
| 4. Animaes | 10.221.687 | 29.621.592 |

*b*) *Bitola estreita*:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Passageiros . . . . . | 161.644 | |
| 2. Bagagem. . . . . | 223.616 | |
| 3. Mercadorias . . . . . | 6.475.052 | |
| 4. Animaes . . . . . | 2.663.254 | 9.523.566 |
| Total . . . . . | | 39.145.158 |

O percurso dos carros de passageiros, vasios, representa as seguintes percentagens dos percursos dos carregados:

| | |
|---|---|
| *a*) *Bitola larga*. . . . . | 0,73 % |
| *b*) *Bitola estreita* . . . . . | 6,80 % |

Quanto ao percurso dos vagões de mercadorias e animaes, vasios, as percentagens em relação aos occupados são as seguintes:

*a*) *Bitola larga*:

| | |
|---|---|
| Mercadorias. . . . . | 11,57 % |
| Animaes. . . . . | 58,21 % |

*b*) *Bitola estreita*:

| | |
|---|---|
| Mercadorias. . . . . | 26,04 % |
| Animaes. . . . . | 53,31 % |

O percurso médio diario de um vagão de mercadorias, carregado, foi:

| | 1926 | 1927 |
|---|---|---|
| 1. Na *bitola larga*. . . . . | 76 km,9 | 76 km,0 |
| 2. Na *bitola estreita* . . . . . | 38 km,7 | 35 km,9 |

Nos quadros proprios encontra-se adiante a circulação discriminada por trecho de linha.

# Estrada de Ferro Central do Brasil

| SECÇÕES E RAMAES | BITOLA LARGA | | SECÇÕES E RAMAES | BITOLA ESTREITA | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Percurso | Kilometragem | | Percurso | Kilometragem |
| 1ª Secção | D. Pedro II — Belém | 61,698 | 6ª Secção | Lafayette — Sete Lagôas | 222,057 |
| 2ª » | Belém — Barra do Pirahy | 46,422 | 7ª » | Sete Lagôas — Montes Claros | 431,665 |
| 3ª » | Barra do Pirahy — Entre Rios | 89,345 | Linha Auxiliar | Alfredo Maia — Entre Rios | 176,337 |
| 4ª » | Entre Rios — Mariano Procopio | 80,273 | Rêde Fluminense | Affonso Arinos — Valença | 60,895 |
| 5ª » | Mariano Procopio — Lafayette | 184,540 | » » | Gov. Portella - Santa Rita de Jacutinga | 146,270 |
| 6ª » | Lafayette — Burnier | 35,653 | Ramal do Porto Novo | Entre Rios — Porto Novo | 63,771 |
| Ramal de Santa Cruz | Deodoro — Matadouro | 34,442 | » » Piranga | Palmyra — Mercês | 56,977 |
| » » Mangaratiba | Santa Cruz — Mangaratiba | 48,467 | » » Ouro Preto | Burnier — Ponte Nova | 145,069 |
| » » Paracamby | Belém — Paracamby | 8,306 | » » Santa Barbara | Sabará — Santa Barbara | 76,312 |
| » » São Paulo | Barra do Pirahy — Norte | 389,919 | » » Bello Horizonte | General Carneiro — Bello Horizonte | 14,343 |
| » » Paraopeba | Joaquim Murtinho — Bello Horizonte | 162,177 | » » Pirapora | Corintho — Independencia | 155,698 |
| » » Lima Duarte | Bemfica — Lima Duarte | 51,255 | » » Piquete | Lorena — Rodrigues Alves | 17,619 |
| | | | » » Diamantina | Corintho — Diamantina | 148,000 |

## Percurso kilometrico dos trens e vehiculos de 1917 a 1927

O percurso dos trens passou :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| de | 12.818.659 | kilometros | em | 1917 |
| a | 11.759.010 | » | » | 1918 |
| » | 13.045.103 | » | » | 1919 |
| » | 14.102.347 | » | » | 1920 |
| » | 14.319.071 | » | » | 1921 |
| » | 15.008.757 | » | » | 1922 |
| » | 15.048.885 | » | » | 1923 |
| » | 16.340.140 | » | » | 1924 |
| » | 17.320.100 | » | » | 1925 |
| » | 17.049.165 | » | » | 1926 |
| » | 18.000.974 | » | » | 1927 |

Representando um accrescimo de 5,582 °/₀ sobre 1926.

O percurso dos vehiculos passou :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| de | 246.034.139 | kilometros | em | 1917 |
| a | 223.480.911 | » | » | 1918 |
| » | 246.194.401 | » | » | 1919 |
| » | 260.084.744 | » | » | 1920 |
| » | 269.525.247 | » | » | 1921 |
| » | 314.265.256 | » | » | 1922 |
| » | 332.348.877 | » | » | 1923 |
| » | 322.357.661 | » | » | 1924 |
| » | 353.028.636 | » | » | 1925 |
| » | 347.492.130 | » | » | 1926 |
| » | 357.810.106 | » | » | 1927 |

Representando um accrescimo de 2,969 °/₀ sobre 1926.

# Numero de treus por secções e ramaes durante o anno de 1927

| BITOLA LARGA | SUBURBIOS | VIAJANTES | ESPECIAES DE VIAJANTES | PEQUENO PERCURSO | MIXTOS | CARGAS | SERVIÇO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Suburbios na 1ª secção | 58.432 | — | 211 | — | — | — | — |
| » no ramal de São Paulo | 5.852 | — | — | — | — | — | — |
| Pequeno percurso na 1ª secção | — | — | — | 44.912 | — | — | — |
| » » no Ramal de Santa Cruz | — | — | — | 23.032 | — | — | — |
| » » » » » Mangaratiba | — | — | — | 2.306 | — | — | — |
| » » » » » Paracamby | — | — | — | 6.990 | — | — | — |
| 1ª Secção | — | 7.305 | 273 | — | 2.920 | 13.948 | 469 |
| 2ª » | — | 7.305 | 116 | — | 3.114 | 7.140 | 1.977 |
| 3ª » | — | 3.604 | 66 | — | 2.190 | 2.023 | 711 |
| 4ª » | — | 2.889 | 50 | — | 4.214 | 3.172 | 439 |
| 5ª » | — | 2.889 | 71 | — | 4.214 | 7.405 | 618 |
| 6ª » | — | 2.171 | 89 | — | 730 | 786 | 195 |
| Ramal de Santa Cruz | — | — | 145 | — | 730 | 3.979 | 246 |
| » » Mangaratiba | — | — | 32 | — | 1.460 | 17 | 856 |
| » » Paracamby | — | — | 4 | — | 696 | 638 | — |
| » » São Paulo | — | 5.860 | 137 | — | 3.630 | 8.358 | 871 |
| » » Lima Duarte | — | — | — | — | 1.336 | — | — |
| » » Paraopeba | — | 2.168 | 97 | — | 730 | 795 | 1.021 |
| Somma | 64.284 | 34.191 | 1.291 | 77.240 | 25.964 | 48.261 | 7.403 |
| **BITOLA ESTREITA** | | | | | | | |
| Suburbios na Linha Auxiliar | 22.914 | — | 26 | — | — | — | — |
| » » Rêde Fluminense | 4.824 | — | — | — | — | — | — |
| 6ª Secção | — | 2.890 | 146 | — | 5.202 | 4.101 | 1.001 |
| 7ª » | — | 1.430 | 38 | — | 2.666 | 1.924 | 1.316 |
| Linha Auxiliar | — | 1.460 | 57 | — | 730 | 2.630 | 1.587 |
| Ramal de Porto Novo | — | 732 | 39 | — | 730 | 108 | — |
| Rêde Fluminense | — | 2.655 | 54 | — | 2.862 | 886 | 602 |
| Ramal de Piranga | — | — | 3 | — | 730 | 146 | — |
| » » Ouro Preto | — | 730 | 65 | — | 730 | 1.223 | — |
| » » Santa Barbara | — | 730 | 20 | — | 730 | 139 | 233 |
| » » Bello Horizonte | — | 2.891 | 81 | — | 4.432 | 620 | 142 |
| » » Pirapora | — | 730 | 20 | — | 612 | 187 | 354 |
| » » Piquete | — | — | 4 | — | 1.460 | 243 | — |
| » » Diamantina | — | — | 9 | — | 730 | 213 | 501 |
| Somma | 27.738 | 14.248 | 562 | — | 21.614 | 12.420 | 5.736 |
| Total | 92.022 | 48.439 | 1.853 | 77.240 | 47.578 | 60.681 | 13.139 |

Percurso kilometrico dos trens, carros e vagões e composição média durante o anno de 1927

| SECÇÕES E RAMAES | PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES | PERCURSO DOS TRENS | NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES |
|---|---|---|---|
| 1ª SECÇÃO | | | |
| Trens de suburbios e especiaes | 18.683.438 | 996.931 | 18,7 |
| » » pequeno percurso | 21.431.414 | 1.401.956 | 15,2 |
| » » viajantes e especiaes | 6.599.429 | 464.335 | 14,2 |
| » » cargas | 18.155.058 | 483.039 | 37,5 |
| » mixtos | 4.113.028 | 151.570 | 27,1 |
| » de serviço | 60.296 | 18.501 | 3,2 |
| Somma | 69.042.663 | 3.516.332 | 19,6 |
| 2ª SECÇÃO | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 4.659.039 | 342.095 | 13,6 |
| » mixtos | 3.468.461 | 143.044 | 24,2 |
| » de cargas | 12.484.928 | 309.649 | 40,3 |
| » » serviço | 150.758 | 27.145 | 5,5 |
| Somma | 20.763.186 | 821.933 | 25,2 |
| 3ª SECÇÃO | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 3.926.646 | 318.057 | 10,7 |
| » mixtos | 6.422.463 | 193.230 | 33,2 |
| » de cargas | 9.169.435 | 179.087 | 51,2 |
| » » serviço | 95.419 | 17.374 | 5,4 |
| Somma | 19.613.963 | 707.748 | 27,7 |
| 4ª SECÇÃO | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 3.281.762 | 233.765 | 14,0 |
| » mixtos | 5.390.502 | 194.512 | 27,1 |
| » de cargas | 8.111.614 | 253.475 | 32,0 |
| » » serviço | 122.641 | 18.121 | 6,7 |
| Somma | 16.906.519 | 699.873 | 24,1 |
| 5ª SECÇÃO | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 6.624.061 | 544.166 | 12,1 |
| » mixtos | 6.422.875 | 240.631 | 26,6 |
| » de cargas | 19.267.485 | 761.219 | 25,3 |
| » » serviço | 238.763 | 32.402 | 7,3 |
| Somma | 82.553.184 | 1.578.418 | 20,6 |
| 6ª SECÇÃO | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 436.900 | 36.180 | 12,0 |
| » mixtos | 299.660 | 11.590 | 25,8 |
| » de cargas | 437.934 | 14.688 | 29,8 |
| » » serviço | 35.598 | 5.358 | 6,6 |
| Somma | 1.210.092 | 67.816 | 17,8 |

| SECÇÕES E RAMAES | PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES | PERCURSO DOS TRENS | NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES |
|---|---|---|---|
| RAMAL DE SANTA CRUZ | | | |
| Trens de pequeno percurso | 9.293.186 | 557.502 | 16,6 |
| » especiaes de viajantes | 19.578 | 2.974 | 7,5 |
| » mixtos | 564.372 | 24.090 | 23,2 |
| » de cargas | 2.916.660 | 99.603 | 29,2 |
| » » serviço | 42.966 | 6.634 | 6,4 |
| Somma | 12.836.762 | 690.803 | 18,5 |
| RAMAL DE MANGARATIBA | | | |
| Trens de pequeno percurso | 1.079.808 | 110.688 | 9,7 |
| » especiaes de viajantes | 4.084 | 1.389 | 2,8 |
| » mixtos | 1.339.104 | 70.080 | 19,1 |
| » de cargas | 6.342 | 264 | 24,0 |
| » » serviço | 129.750 | 8.992 | 14,4 |
| Somma | 2.559.088 | 191.413 | 13,3 |
| RAMAL DE PARACAMBY | | | |
| Trens de pequeno percurso | 881.680 | 55.920 | 15,9 |
| » especiaes de viajantes | 56 | 28 | 2,0 |
| » mixtos | 96.448 | 5.568 | 17,3 |
| » de cargas | 48.640 | 5.104 | 8,7 |
| Somma | 1.036.824 | 66.620 | 15,5 |
| RAMAL DE SÃO PAULO | | | |
| Trens de suburbios | 5.050.840 | 286.748 | 18,1 |
| » » viajantes e especiaes | 25.996.069 | 1.974.728 | 13,1 |
| » mixtos | 26.085.068 | 736.961 | 36,6 |
| » de cargas | 46.895.601 | 1.112.943 | 42,1 |
| » » serviço | 158.559 | 29.983 | 5,6 |
| Somma | 104.186.137 | 4.141.363 | 25,2 |
| RAMAL DE LIMA DUARTE | | | |
| Trens mixtos | 506.914 | 50.512 | 10,0 |
| Somma | 506.914 | 50.512 | 10,0 |
| RAMAL DE PARAOPEBA | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 4.200.792 | 347.743 | 12,0 |
| » mixtos | 3.827.968 | 118.260 | 23,7 |
| » de cargas | 2.886.296 | 110.979 | 26,0 |
| » » serviço | 546.283 | 70.439 | 8,7 |
| Somma | 10.461.339 | 647.421 | 16,1 |
| Total da bitola larga | 291.676.671 | 13.180.252 | 22,1 |

| SECÇÕES E RAMAES | PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES | PERCURSO DOS TRENS | NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES |
|---|---|---|---|
| **BITOLA ESTREITA** | | | |
| 6ª SECÇÃO | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 3.225.042 | 330.008 | 9,7 |
| » mixtos | 4.966.248 | 275.184 | 18,0 |
| » de cargas | 6.579.314 | 432.097 | 15,2 |
| » » serviço | 175.500 | 26.914 | 6,5 |
| Somma | 14.946.104 | 1.064.203 | 10,0 |
| 7ª SECÇÃO | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 3.039.932 | 304.797 | 9,9 |
| » mixtos | 4.555.506 | 276.812 | 17,4 |
| » de cargas | 4.750.290 | 252.805 | 18,7 |
| » » serviço | 386.676 | 38.944 | 9,9 |
| Somma | 12.732.404 | 873.358 | 15,5 |
| LINHA AUXILIAR | | | |
| Trens de suburbios | 8.700.132 | 680.268 | 12,7 |
| » » viajantes | 1.349.380 | 162.603 | 8,2 |
| » mixtos | 2.641.153 | 128.480 | 20,6 |
| » de cargas | 7.724.895 | 348.354 | 22,2 |
| » » serviço | 79.634 | 14.806 | 5,3 |
| Somma | 20.495.194 | 1.334.511 | 15,3 |
| RAMAL DE PORTO NOVO | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 1.063.403 | 49.954 | 21,2 |
| » mixtos | 1.179.265 | 46.720 | 25,2 |
| » de cargas | 134.029 | 6.695 | 20,0 |
| Somma | 2.376.697 | 103.369 | 22,9 |
| RÊDE FLUMINENSE | | | |
| Trens de suburbios | 236.840 | 56.162 | 4,2 |
| » » viajantes e especiaes | 1.254.528 | 195.695 | 6,4 |
| » mixtos | 2.918.018 | 211.144 | 13,8 |
| » de cargas | 194.540 | 24.874 | 7,8 |
| » » serviço | 30.718 | 4.376 | 7,0 |
| Somma | 4.634.644 | 492.251 | 9,4 |
| RAMAL DE PIRANGA | | | |
| Trens especiaes de viajantes | 322 | 171 | 1,8 |
| » mixtos | 492.056 | 45.144 | 10,8 |
| » de cargas | 27.524 | 6.872 | 4,0 |
| Somma | 519.902 | 52.187 | 9,9 |

| SECÇÕES E RAMAES | PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES | PERCURSO DOS TRENS | NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES |
|---|---|---|---|
| RAMAL DE OURO PRETO | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 323.624 | 50.410 | 6,4 |
| » » mixtos | 1.438.137 | 113.880 | 12,6 |
| » » cargas | 593.876 | 69.244 | 8,8 |
| Somma | 2.355.637 | 233.534 | 10,1 |
| RAMAL DE SANTA BARBARA | | | |
| Trens especiaes de viajantes | 710.154 | 57.677 | 12,3 |
| » mixtos | 886.808 | 56.210 | 15,7 |
| » de cargas | 53.224 | 9.232 | 5,7 |
| » » serviço | 33.822 | 2.898 | 11,6 |
| Somma | 1.684.008 | 126.017 | 13,3 |
| RAMAL DE BELLO HORIZONTE | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 382.805 | 44.562 | 8,5 |
| » mixtos | 1.204.458 | 66.480 | 18,1 |
| » de cargas | 148.764 | 6.771 | 12,0 |
| » » serviço | 7.512 | 1.604 | 4,6 |
| Somma | 1.743.539 | 119.417 | 14,6 |
| RAMAL DE PIRAPORA | | | |
| Trens de viajantes e especiaes | 925.154 | 115.401 | 8,0 |
| » mixtos | 1.452.640 | 95.472 | 15,2 |
| » de cargas | 253.700 | 22.211 | 11,4 |
| » » serviço | 42.805 | 10.257 | 4,1 |
| Somma | 2.674.299 | 243.341 | 10,9 |
| RAMAL DE PIQUETE | | | |
| Trens especiaes de viajantes | 374 | 68 | 5,5 |
| » mixtos | 213.314 | 24.820 | 8,5 |
| » de cargas | 27.962 | 4.131 | 6,7 |
| Somma | 241.650 | 29.019 | 8,3 |
| RAMAL DE DIAMANTINA | | | |
| Trens especiaes de viajantes | 3.958 | 1.332 | 2,8 |
| » mixtos | 1.447.166 | 108.040 | 13,3 |
| » de cargas | 223.433 | 27.967 | 7,9 |
| » » serviço | 54.800 | 12.176 | 4,5 |
| Somma | 1.729.357 | 149.515 | 11,5 |
| Total da bitola estreita | 66.133.435 | 4.820.722 | 13,7 |

| SECÇÕES E RAMAES | PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES | PERCURSO DOS TRENS | NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES |
|---|---|---|---|
| Trens de suburbios e especiaes: | | | |
| Em 1927 . . . . . | 32.671.250 | 2.020.109 | 16,1 |
| » 1926 . . . . . | 31.771.258 | 1.999.653 | 15,8 |
| Differença em 1927. . . . . | 899.992 | 20.456 | |
| Trens mixtos: | | | |
| Em 1927 . . . . . | 80.931.632 | 3.388.434 | 23,8 |
| » 1926 . . . . . | 74.658.194 | 3.352.677 | 22,2 |
| Differença em 1927. . . . . | 6.273.438 | 35.757 | |
| Total: | | | |
| Em 1927 . . . . . | 357.810.106 | 18.000.974 | 19,8 |
| » 1926 . . . . . | 347.492.130 | 17.049.165 | 20,3 |
| Differença em 1927. . . . . | 10.317.976 | 951.809 | |
| Trens de viajantes, especiaes e pequeno percurso: | | | |
| Em 1927 . . . . . | 100.723.180 | 7.700.970 | 13,0 |
| » 1926 . . . . . | 97.243.665 | 7.157.453 | 13,5 |
| Differença em 1927. . . . . | 3.479.515 | 543.517 | |
| Trens de cargas e de serviço: | | | |
| Em 1927 . . . . . | 143.484.044 | 4.888 227 | 29,3 |
| » 1926 . . . . . | 143.819.013 | 4.539.382 | 31,5 |
| Differença em 1927 . . . . . | — 334.969 | 348.845 | |

Trens-kilometro de diversas especies em 1927, comparados com os do anno de 1926

| | SERVIÇOS | 1927 | 1926 |
|---|---|---|---|
| | Trens de suburbios — Rio | 993.344 | 993.157 |
| | » » » — extraordinarios | 3.587 | 3.010 |
| | » » » — São Paulo | 286.748 | 293.548 |
| | » » » — Linha Auxiliar | 680.268 | 652.168 |
| | » » » — Rêde Fluminense | 56.162 | 57.770 |
| | » » viajantes — ordinarios e de pequeno percurso | 7.593.220 | 7.039.342 |
| | » » » — extraordinarios | 110.984 | 118.011 |
| | » mixtos | 3.388.434 | 3.352.677 |
| | » de cargas, inclusive os de serviço | 4.888.227 | 4.539.382 |
| | Total | 18.000.974 | 17.049.065 |
| | ASSIM DISTRIBUIDOS POR SECÇÕES E RAMAES | | |
| BITOLA LARGA | 1ª Secção, (inclusive suburbios) | 3.516.332 | 3.450.391 |
| BITOLA LARGA | 2ª » | 821.933 | 774.169 |
| BITOLA LARGA | 3ª » | 707.748 | 711.256 |
| BITOLA LARGA | 4ª » | 699.873 | 644.387 |
| BITOLA LARGA | 5ª » | 1.578.418 | 1.419.244 |
| BITOLA LARGA | 6ª » | 67.816 | 74.574 |
| BITOLA LARGA | Ramal de Santa Cruz | 690.803 | 693.173 |
| BITOLA LARGA | » » Mangaratiba | 191.413 | 204.823 |
| BITOLA LARGA | » » Paracamby | 66.620 | 61.740 |
| BITOLA LARGA | » » São Paulo (inclusive suburbios) | 4.141.363 | 3.907.762 |
| BITOLA LARGA | » » Lima Duarte | 50.512 | 46.830 |
| BITOLA LARGA | » » Paraopeba | 647.421 | 520.557 |
| BITOLA LARGA | » » Ouro Preto | — | 102 |
| BITOLA ESTREITA | 6ª Secção | 1.064.203 | 996.520 |
| BITOLA ESTREITA | 7ª » | 873.358 | 820.795 |
| BITOLA ESTREITA | Linha Auxiliar (inclusive suburbios) | 1.334.511 | 1.290.897 |
| BITOLA ESTREITA | Ramal de Porto Novo | 103.369 | 103.383 |
| BITOLA ESTREITA | Rêde Fluminense (inclusive suburbios) | 492.251 | 459.011 |
| BITOLA ESTREITA | Ramal de Piranga | 52.187 | 52.993 |
| BITOLA ESTREITA | » » Ouro Preto | 233.534 | 149.754 |
| BITOLA ESTREITA | » » Santa Barbara | 126.017 | 111.284 |
| BITOLA ESTREITA | » » Bello Horizonte | 119.417 | 130.880 |
| BITOLA ESTREITA | » » Pirapora | 243.341 | 234.414 |
| BITOLA ESTREITA | » » Piquete | 29.019 | 25.755 |
| BITOLA ESTREITA | » » Diamantina | 149.515 | 164.371 |
| | Total | 18.000.974 | 17.049.065 |

## Trens em geral que circularam durante o anno de 1927

### BITOLA LARGA

Trens de suburbios:

| | |
|---|---|
| D. Pedro II a D. Clara | 58.432 |
| Mogy a Norte | 5.852 |

Trens de pequeno percurso :

| | |
|---|---|
| D. Pedro II a Deodoro | 7.910 |
| D. Pedro II a Nova Iguassú | 5.878 |
| D. Pedro II a Belém | 1.815 |
| D. Pedro II a Paracamby | 6.425 |
| D. Pedro II a Bangú | 9.378 |
| D. Pedro II a Matadouro | 11.876 |
| D. Pedro II a Mangaratiba | 2.306 |
| Belém a Paracamby | 423 |
| Nova Iguassú a Paracamby | 46 |

Trens expressos :

| | |
|---|---|
| D. Pedro II a Lafayette | 730 |
| D. Pedro II a Entre Rios | 700 |
| D. Pedro II a Barra do Pirahy | 30 |
| Barra do Pirahy a Rezende | 715 |
| Barra do Pirahy a Norte | 728 |
| Barra do Pirahy a O. Botelho | 2 |
| Cruzeiro a Norte | 699 |
| Rezende a Norte | 2 |

Trens rapidos e nocturnos :

| | |
|---|---|
| D. Pedro II a Lafayette | 48 |
| D. Pedro II a Bello Horizonte | 2 111 |
| D. Pedro II a Norte | 3.606 |
| D. Pedro II a A. Lisboa | 1 |
| Pindamonhangaba a Norte | 3 |
| D. Pedro II a Oliveira Botelho | 2 |
| Rezende a Norte | 2 |

Trens especiaes de viajantes :

| | |
|---|---|
| D. Pedro II a Maritima | 8 |
| D. Pedro II a D. Clara | 216 |

| | |
|---|---|
| Alfredo Maia a Realengo. . . . . | 6 |
| Alfredo Maia a Santa Cruz. . . . . | 18 |
| S. Christovão a Deodoro. . . . . | 6 |
| S. Christovão a Villa Militar . . . . . | 1 |
| D. Clara a Santa Cruz . . . . . | 1 |
| Nova Iguassù a Itacurussá. . . . . | 1 |
| Villa Militar a Santa Cruz . . . . . | 1 |
| Villa Militar a Barão de Vassouras . . . . . | 4 |
| Belém a Engenho de Dentro. . . . . | 1 |
| Belém a Paulo de Frontin . . . . . | 1 |
| Belém a Barra do Pirahy. . . . . | 3 |
| Bangú a Itacurussá . . . . . | 1 |
| Barra do Pirahy a Palmeiras. . . . . | 1 |
| Barra do Pirahy a Deodoro . . . . . | 1 |
| Barra do Pirahy a Barra Mansa . . . . . | 2 |
| Barra do Pirahy a Rezende . . . . . | 7 |
| Barra do Pirahy a Vargem Alegre . . . . . | 2 |
| Barra do Pirahy a Cruzeiro . . . . . | 1 |
| Barra do Pirahy a Cachoeira. . . . . | 2 |
| Barra do Pirahy a Apparecida . . . . . | 6 |
| Barra do Pirahy a Juparanã . . . . . | 6 |
| Barra do Pirahy a Barão de Vassouras. . . . . | 3 |
| Barra do Pirahy a Entre Rios. . . . . | 8 |
| Barra do Pirahy a Juiz de Fóra . . . . . | 3 |
| Barra do Pirahy a Lafayette. . . . . | 2 |
| Barra do Pirahy a Bello Horizonte . . . . . | 2 |
| Juparanã a Entre Rios . . . . . | 1 |
| Juparanã a Barra Mansa. . . . . | 2 |
| Mariano Procopio a Palmyra . . . . . | 1 |
| Mariano Procopio a Bello Horizonte . . . . . | 3 |
| Juiz de Fóra a Entre Rios . . . . . | 3 |
| Juiz de Fóra a Affonso Arinos . . . . . | 1 |
| Juiz de Fóra a Congonhas do Campo. . . . . | 4 |
| Sitio a Mariano Procopio. . . . . | 2 |

Trens especiaes de viajantes:

| | |
|---|---|
| Bello Horizonte a Juiz de Fóra . . . . . | 2 |
| Bello Horizonte a Barbacena . . . . . | 4 |
| D. Pedro II a Marechal Hermes . . . . . | 1 |
| D. Pedro II a Deodoro . . . . . | 6 |

| | |
|---|---|
| D. Pedro II a Villa Militar | 18 |
| D. Pedro II a Realengo | 4 |
| D Pedro II a Bangú | 11 |
| D. Pedro II a Santa Cruz | 3 |
| D. Pedro II a Itacurussá | 5 |
| D. Pedro II a Mangaratiba | 24 |
| D. Pedro II a Nova Iguassú | 3 |
| D. Pedro II a Belém | 5 |
| D. Pedro II a Lages | 1 |
| D. Pedro II a Austin | 1 |
| D. Pedro II a Palmeiras | 2 |
| D. Pedro II a Paulo de Frontin | 3 |
| D. Pedro II a Barra do Pirahy | 22 |
| D. Pedro II a Juparanã | 8 |
| D. Pedro II a Entre Rios | 3 |
| D. Pedro II a Affonso Arinos | 2 |
| D. Pedro II a Mendes | 4 |
| D. Pedro II a E. Nery Feirreira | 1 |
| D. Pedro II a Barão de Vassouras | 1 |

Trens especiaes de viajantes:

| | |
|---|---|
| D. Pedro II a Juiz de Fóra | 2 |
| D. Pedro II a Bello Horizonte | 3 |
| D. Pedro II a Barão Homem Mello | 1 |
| D. Pedro II a Barra Mansa | 6 |
| D. Pedro II a Rezende | 1 |
| D. Pedro II a Cachoeira | 2 |
| D. Pedro II a Apparecida | 6 |
| D. Pedro II a Norte | 31 |
| Maritima a Deodoro | 2 |
| Maritima a Villa Militar | 4 |
| Maritima a Norte | 1 |
| S. Diogo a D. Clara | 6 |
| S. Diogo a Villa Militar | 1 |
| S. Diogo a Nilopolis | 2 |
| Alfredo Maia a Villa Militar | 21 |
| Bello Horizonte a Lafayette | 5 |
| Bello Horizonte a Palmyra | 1 |
| Bello Horizonte a Sitio | 1 |
| Bello Horizonte a Cruzeiro | 1 |

| | |
|---|---|
| Bello Horizonte a Calafate | 2 |
| Bello Horizonte a Parahybuna | 1 |
| Bello Horizonte a Sanatorio | 1 |
| Barra Mansa a Paracamby | 1 |
| Barra Mansa a Pinheiro | 1 |
| Cachoeira a Palmeiras | 1 |
| Cachoeira a Rezende | 2 |
| Cachoeira a Jacarehy | 1 |
| Apparecida a Entre Rios | 3 |
| Apparecida a Juiz de Fóra | 2 |
| Apparecida a Congonhas do Campo | 3 |
| Apparecida a Tremembé | 3 |
| Apparecida a Mogy | 3 |
| Pindamonhangaba a Lorena | 1 |
| Cruzeiro a Lorena | 1 |
| E. M. Guimarães a Santa Cruz | 1 |
| Norte a S. Christovão | 1 |
| Norte a Deodoro | 1 |
| Norte a Villa Militar | 2 |
| Norte a Lages | 1 |
| Norte a Mogy | 7 |
| Norte a Jacarehy | 2 |
| Norte a Taubaté | 1 |
| Norte a Pindamonhangaba | 8 |
| Norte a Lorena | 1 |
| Norte a S. José dos Campos | 2 |
| Norte a Cachoeira | 2 |
| Norte a Barra Mansa | 2 |
| Barbacena a Juiz de Fóra | 4 |
| Barbacena a Mariano Procopio | 1 |
| Bemfica a Mathias Barbosa | 5 |
| Lafayette a Bello Horizonte | 6 |
| Lafayette a Brumadinho | 2 |
| Lafayette a Congonhas do Campo | 38 |
| Lafayette a B. Valle | 1 |
| Lafayette a Carandahy | 1 |
| Lafayette a Palmyra | 5 |
| Lafayette a Sanatorio | 1 |
| Lafayette a Barbacena | 2 |
| Lafayette a Santa Cruz | 1 |

| | |
|---|---|
| Lafayette a Campo Grande | 2 |
| Palmyra a Entre Rios | 1 |
| Palmyra a Congonhas do Campo | 9 |
| Joaquim Murtinho a Congonhas do Campo | 2 |

Trens mixtos :

| | |
|---|---|
| S. Diogo a Mangaratiba | 730 |
| S. Diogo a Barra de Pirahy | 365 |
| S. Diogo a Entre Rios | 365 |
| S. Diogo a Palmyra | 730 |
| Maritima a Entre Rios | 715 |
| Maritima a Barra do Pirahy | 15 |
| Santa Cruz a Mangaratiba | 730 |
| Alfredo Maia a Barra do Pirahy | 15 |
| Alfredo Maia a Entre Rios | 715 |
| Belém a Paracamby | 696 |
| Belém a Barra do Pirahy | 730 |
| Belém a Cachoeira | 233 |
| Barra do Pirahy a Entre Rios | 365 |
| Barra do Pirahy a Cachoeira | 466 |
| Barra do Pirahy a Norte | 730 |
| Barra do Pirahy a Oliveira Botelho | 1 |
| Oliveira Botelho a Cachoeira | 1 |
| Entre Rios a Palmyra | 1.460 |
| Mathias Barbosa a Valladares | 303 |
| Mathias Barbosa a Lima Duarte | 335 |
| Mathias Barbosa a Lafayette | 92 |
| Juiz de Fóra a Valladares | 318 |
| Juiz de Fóra a Lima Duarte | 395 |
| Juiz de Fóra a Lafayette | 596 |
| Palmyra a Lafayette | 42 |
| Lafayette a Bello Horizonte | 730 |
| Cachoeira a Jacarehy | 730 |
| Cachoeira a Norte | 730 |
| Jacarehy a Norte | 730 |

Trens de carga :

| | |
|---|---|
| D. Pedro II a Maritima | 234 |
| D. Pedro II a S. Diogo | 1.095 |
| D. Pedro II a Alfredo Maia | 13 |

| | |
|---|---|
| D. Pedro II a Cascadura | 1 |
| D. Pedro II a Engenho de Dentro | 22 |
| D. Pedro II a D. Clara | 2 |
| D. Pedro II a Deodoro | 11 |
| D. Pedro II a Villa Militar | 17 |
| D. Pedro II a Realengo | 3 |
| D. Pedro II a Santa Cruz | 2 |
| D. Pedro II a Belém | 3 |
| D. Pedro II a Barra do Pirahy | 1 |
| D. Pedro II a Juparanã | 2 |
| D. Pedro II a Norte | 3 |
| Maritima a S. Diogo | 713 |
| Maritima a Alfredo Maia | 462 |
| Maritima a S. Christovão | 74 |
| Maritima a Triagem | 43 |
| Maritima a Engenho de Dentro | 90 |
| Maritima a D. Clara | 6 |
| Maritima a Oswaldo Cruz | 3 |
| Maritima a Deodoro | 643 |
| Maritima a Villa Militar | 9 |
| Maritima a Realengo | 10 |
| Maritima a Mesquita | 1 |
| Maritima a Austin | 2 |
| Maritima a Belém | 3.707 |
| Maritima a Mendes | 10 |
| Maritima a Barra do Pirahy | 1.534 |
| Maritima a Entre Rios | 105 |
| Maritima a Bemfica | 5 |
| Maritima a Palmyra | 23 |
| Maritima a Sitio | 3 |
| Maritima a Lafayette | 96 |
| Maritima a Cruzeiro | 1 |
| Maritima a Pindamonhangaba | 1 |
| S. Diogo a Alfredo Maia | 169 |
| S. Diogo a S. Christovão | 3 |
| S. Diogo a Engenho de Dentro | 9 |
| S. Diogo a D. Clara | 730 |
| S. Diogo a Deodoro | 7 |
| S. Diogo a Villa Militar | 6 |
| S. Diogo a Santa Cruz | 725 |

| | |
|---|---|
| S. Diogo a Matadouro | 1.132 |
| S. Diogo a Belém | 108 |
| S. Diogo a Mendes | 284 |
| S. Diogo a Barra do Pirahy | 13 |
| S. Diogo a Jacarehy | 1 |
| Alfredo Maia a Triagem | 2 |
| Alfredo Maia a Engenho de Dentro | 2 |
| Alfredo Maia a Villa Militar | 2 |
| Alfredo Maia a Santa Cruz | 4 |
| Alfredo Maia a Realengo | 2 |
| Alfredo Maia a Belém | 9 |
| Alfredo Maia a Entre Rios | 1 |
| Cascadura a D. Clara | 9 |
| Deodoro a Villa Militar | 307 |
| Deodoro a Realengo | 13 |
| Deodoro a Campo Grande | 1 |
| Deodoro a Santa Cruz | 68 |
| Deodoro a Matadouro | 130 |
| Deodoro a Engenho Novo | 2 |
| Deodoro a Engenho de Dentro | 85 |
| Deodoro a Cascadura | 31 |
| Deodoro a D. Clara | 14 |
| Deodoro a Oswaldo Cruz | 193 |
| Deodoro a Austin | 3 |
| Deodoro a Belém | 59 |
| Deodoro a Mendes | 1 |
| Deodoro a Barra do Pirahy | 59 |
| Deodoro a Itatiaya | 1 |
| Santa Cruz a Matadouro | 690 |
| Santa Cruz a Itaguahy | 11 |
| Santa Cruz a Kilometro 62 | 2 |
| Santa Cruz a Mangaratiba | 2 |
| Matadouro a Mendes | 4 |
| Matadouro a Oswaldo Cruz | 5 |
| Matadouro a Belém | 263 |
| Matadouro a Barra do Pirahy | 71 |
| Matadouro a Realengo | 1 |
| Matadouro a Itatiaya | 1 |
| Matadouro a Barra Mansa | 20 |
| Matadouro a Cruzeiro | 55 |

| | |
|---|---|
| Matadouro a Cachoeira | 7 |
| Matadouro a Tremembé | 1 |
| Matadouro a Pindamonhangaba | 6 |
| Matadouro a Sitio | 1 |
| Matadouro a Burnier | 3 |
| Matadouro a Austin | 1 |
| Matadouro a Lafayette | 14 |
| Matadouro a Calafate | 5 |
| Matadouro a Mathias Barbosa | 1 |
| Matadouro a Maritima | 369 |
| Belém a Villa Militar | 1 |
| Belém a Oswaldo Cruz | 100 |
| Belém a Anchieta | 1 |
| Belém a Queimados | 1 |
| Belém a Austin | 3 |
| Belém a Mendes | 4.099 |
| Belém a Barra do Pirahy | 80 |
| Belém a Entre Rios | 600 |
| Belém a Paracamby | 33 |
| Oswaldo Cruz a Itatiaya | 1 |
| Austin a E. M. Guimarães | 2 |
| Belém a Morro Agudo | 1 |
| Belém a Engenho de Dentro | 1 |
| Belém a Serra | 3 |
| Belém a Cachoeira | 1 |
| Barra do Pirahy a União | 1 |
| Barra do Pirahy a Barra Mansa | 15 |
| Barra do Pirahy a Cruzeiro | 192 |
| Barra do Pirahy a Cachoeira | 2.615 |
| Barra da Pirahy a Pindamonhangaba | 4 |
| Barra do Pirahy a Jacarehy | 23 |
| Barra do Pirahy a Norte | 35 |
| Barra do Pirahy a V. Redonda | 1 |
| Barra do Pirahy a Mendes | 262 |
| Barra do Pirahy a Parahyba | 2 |
| Barra do Pirahy a Entre Rios | 1.496 |
| Barra do Pirahy a Bemfica | 1 |
| Barra do Pirahy a Palmyra | 12 |
| Barra do Pirahy a Sitio | 3 |
| Barra do Pirahy a Lafayette | 8 |

| | |
|---|---|
| Barra do Pirahy a Ipiranga | 1 |
| Barra do Pirahy a Juparanã | 2 |
| Barra do Pirahy a Palmeiras | 1 |
| Barra do Pirahy a Paracamby | 1 |
| Barra do Pirahy a Engenho de Dentro | 1 |
| Barra do Pirahy a Oswaldo Cruz | 46 |
| Barra do Pirahy a H. Antunes | 2 |
| Barra do Pirahy a E. Nery Ferreira | 4 |
| Juparanã a Barão Vassouras | 1 |
| Entre Rios a Juiz de Fóra | 2 |
| Entre Rios a Mariano Procopio | 2 |
| Entre Rios a Chapeu D'Uvas | 3 |
| Entre Rios a Palmyra | 2.814 |
| Entre Rios a Lafayettte | 125 |
| Entre Rios a Bemfica | 2 |
| Entre Rios a Parahyba | 5 |
| Entre Rios a B. Angra | 2 |
| Entre Rios a Vieira Cortez | 1 |
| Entre Rios a Andrade Pinto | 2 |
| Entre Rios a Oswaldo Cruz | 1 |
| Palmyra a Lafayette | 4.162 |
| Palmyra a Sitio | 17 |
| Palmyra a J. Ayres | 13 |
| Palmyra a Chapeu d'Uvas | 7 |
| Palmyra a Bemfica | 1 |
| Palmyra a Affonso Arinos | 1 |
| Sitio a Lafayette | 11 |
| Sitio a Burnier | 27 |
| Sitio a E. Nery Ferreira | 16 |
| Sitio a Oswaldo Cruz | 19 |
| Bello Horizonte a Calafate | 77 |
| Bello Horizonte a Ibiretê | 2 |
| Bello Horizonte a J. Ribeiro | 3 |
| Bello Horizonte a Paracamby | 1 |
| Lafayette a Buarque Macedo | 3 |
| Lafayette a J. Ribeiro | 2 |
| Lafayette a C. Lopes | 1 |
| Lafayette a C. do Campo | 25 |
| Lafayette a A. Lisbôa | 1 |
| Lafayette a Joaquim Murtinho | 27 |

| | |
|---|---|
| Lafayette a Burnier | 70 |
| Lafayette a Chrockatt | 5 |
| Lafayette a Oswaldo Cruz | 1 |
| Lafayette a Bello Horizonte | 669 |
| Barra Mansa a Mendes | 3 |
| Barra Mansa a E. Nery Ferreira | 5 |
| Cruzeiro a Jacarehy | 2 |
| Cruzeiro a Cachoeira | 71 |
| Cruzeiro a Lavrinhas | 8 |
| Cruzeiro a Oswaldo Cruz | 16 |
| Cruzeiro a E. Nery Ferreira | 3 |
| Cruzeiro a Bemfica | 1 |
| Cruzeiro a Belém | 1 |
| Cachoeira a Tremembé | 1 |
| Cachoeira a Pindamonhangaba | 6 |
| Cachoeira a Lorena | 1 |
| Cachoeira a Apparecida | 1 |
| Cachoeira a Jacarehy | 1.824 |
| Cachoeira a Oswaldo Cruz | 2 |
| Cachoeira a Norte | 123 |
| Jacarehy a Taubaté | 3 |
| Jacarehy a C. Vianna | 1 |
| Jacarehy a Guaratinguetá | 1 |
| Jacarehy a Norte | 2.883 |
| Itaquera a C. Vianna | 6 |
| Norte a Itaquera | 17 |
| Norte a Poá | 3 |
| Norte a Carvalho de Araujo | 74 |
| Norte a C. Vianna | 34 |
| Norte a S. Miguel | 46 |
| Norte a Itaquaquecetuba | 46 |
| Norte a Guararema | 1 |
| Norte a Santo Angelo | 18 |
| Norte a A. Alvim | 1 |
| Norte a M. Feio | 41 |
| Norte a Mogy | 58 |
| Norte a Tremembé | 1 |
| Norte a Lorena | 1 |
| Norte a Pindamonhangaba | 1 |
| Norte a Barra Mansa | 1 |

| | |
|---|---|
| Norte a Lafayette | 1 |
| Norte a Mendes | 92 |
| Norte a Matadouro | 23 |
| Norte a Oswaldo Cruz | 12 |
| Norte a Paracamby | 2 |
| Norte a Villa Militar | 1 |

BITOLA ESTREITA

Trens de suburbios :

| | |
|---|---|
| Alfredo Maia a Galdino Rocha | 13.700 |
| Alfredo Maia a Andrade Araujo | 9.234 |
| Barão de Vassouras a Governador Portella | 730 |
| Barão de Vassouras a C. de Vassouras | 4.104 |

Trens nocturnos:

| | |
|---|---|
| Bello Horizonte a Buenopolis | 730 |

Trens expressos :

| | |
|---|---|
| Belém a Entre Rios | 730 |
| Belém a Porto Novo | 730 |
| Juparanã a G. Portella | 730 |
| Juparanã a Santa Rita | 730 |
| Juparanã a Valença | 1 |
| Valença a Affonso Arinos | 730 |
| Lafayette a Bello Horizonte | 1.460 |
| Burnier a Marianna | 730 |
| Sabará a Siderurgica | 1 |
| Sabará a Santa Barbara | 729 |
| Corintho a Pirapora | 730 |
| Corintho a Bello Horizonte | 730 |

Trens especiaes de viajantes :

| | |
|---|---|
| Alfredo Maia a Belém | 4 |
| Alfredo Maia a P. M. Pereira | 1 |
| Alfredo Maia a Governador Portella | 1 |
| Alfredo Maia a Paty do Alferes | 3 |
| Alfredo Maia a Porto Novo | 2 |
| Alfredo Maia a Barão de Vassouras | 1 |
| Alfredo Maia a Valença | 2 |
| Belém a Governador Portella | 2 |
| Belém a P. M. Pereira | 1 |

| | |
|---|---|
| Belém a Paty do Alferes | 1 |
| Governador Portella a Porto Novo | 17 |
| Governador Portella a Entre Rios | 2 |
| Governador Portella a Valença | 3 |
| Governador Portella a Santa Rita | 4 |
| Governador Portella a Barão de Vassouras | 1 |
| Governador Portella a Sertão | 1 |
| Valença a Tres Ilhas | 1 |
| Valença a Porto das Flores | 3 |
| Valença a Santa Rita | 4 |
| Valença a Sertão | 1 |
| Valença a Barbosa Gonçalves | 1 |
| Valença a Affonso Arinos | 5 |
| Valença a Santa Clara | 1 |
| Juparanã a Valença | 11 |
| Juparanã a Porto das Flores | 1 |
| Juparanã a C. de Vassouras | 1 |
| Juparanã a Chacrinha | 1 |
| Lorena a Rodrigues Alves | 4 |
| Sabará a Mazagão | 1 |
| Sabará a Santa Barbara | 6 |
| Sabará a Raposos | 2 |
| Sabará a Kilometro 654 | 1 |
| Sabará a Burnier | 1 |
| Sabará a Curvello | 1 |
| Sabará a Nova Granja | 1 |
| Sabará a Marianna | 1 |
| Sete Lagôas a Dr. Lund | 5 |
| Sete Lagôas a Mattosinhos | 2 |
| Sete Lagôas a Corintho | 2 |
| Sete Lagôas a Pirapora | 1 |
| Lafayette a Burnier | 11 |
| Lafayette a Pirapora | 1 |
| Lafayette a Sete Lagôas | 1 |
| Lafayette a Santa Barbara | 2 |
| Lafayette a Montes Claros | 1 |
| Lafayette a Itabirito | 1 |
| Lafayette a R. do Carmo | 1 |
| Lafayette a Joaquim Murtinho | 2 |
| Lafayette a Bello Horizonte | 1 |

| | |
|---|---|
| Lafayette a Ouro Preto | 2 |
| Burnier a Itabirito | 1 |
| Burnier a Lavras Velhas | 1 |
| Burnier a Ouro Preto | 9 |
| Burnier a Ponte Nova | 10 |
| Dr. Lund a Prudente Moraes | 1 |
| Santa Thereza a Porto das Flores | 2 |
| Tabôas a Affonso Arinos | 1 |
| Porto Novo a Entre Rios | 10 |
| Porto Novo a Barão de Vassouras | 1 |
| Porto Novo a P. M. Pereira | 1 |
| Palmyra a Mercês | 4 |
| Honorio Bicalho a Nova Granja | 1 |
| Dr. Lund a Curvello | 1 |
| Ponte Nova a Lavras Velhas | 2 |
| Ponte Nova a Marianna | 3 |
| Ponte Nova a Ouro Preto | 4 |
| Ponte Nova a Lafayette | 5 |
| Porto Novo a Joaquim Murtinho | 8 |
| Ponte Nova a Montes Claros | 1 |
| Buenopolis a Pirapora | 1 |
| Buenopolis a Montes Claros | 1 |
| Buenopolis a Itabirito | 1 |
| Corintho a Diamantina | 8 |
| Corintho a Pirapora | 6 |
| Corintho a Montes Claros | 4 |
| Corintho a G. Reunidas | 1 |
| Corintho a Buenopolis | 2 |
| Corintho a Cordisburgo | 1 |
| Corintho a Lassance | 1 |
| Bello Horizonte a Ponte Nova | 6 |
| Bello Horizonte a Horto Florestal | 2 |
| Bello Horizonte a Pedro Leopoldo | 2 |
| Bello Horizonte a Pirapora | 8 |
| Bello Horizonte a Santa Barbara | 10 |
| Bello Horizonte a Sete Lagôas | 7 |
| Bello Horizonte a Lafayette | 5 |
| Bello Horizonte a Sabará | 11 |
| BelloHorizonte a Raposos | 2 |
| Bello Horizonte a Corintho | 4 |

| | |
|---|---|
| Bello Horizonte a Burnier | 5 |
| Bello Horizonte a Montes Claros | 2 |
| Bello Horizonte a Nova Granja | 2 |
| Bello Horizonte a Lavras Velhas | 1 |
| Bello Horizonte a Marianna | 1 |
| Marianna a Acayaca | 2 |
| Santa Luzia a General Carneiro | 1 |
| P. Leopoldo a Santa Barbara | 1 |
| Diamantina a Montes Claros | 1 |
| Honorio Bicalho a Ouro Preto | 1 |
| Lavras Velhas a Joaquim Murtinho | 1 |

Trens mixtos:

| | |
|---|---|
| Alfredo Maia a Porto Novo | 730 |
| Governador Portella a Santa Rita | 730 |
| Valença a Affonso Arinos | 1.434 |
| Valença a Juparanã | 730 |
| Palmyra a Mercês | 730 |
| Lorena a Rodrigues Alves | 1.460 |
| Burnier a Ponte Nova | 730 |
| Lafayette a Bello Horizonte | 730 |
| Raposos a Bello Horizonte | 1.460 |
| Sabará a Santa Barbara | 730 |
| Sabará a Curvello | 730 |
| Sabará a Bello Horizonte | 1.552 |
| Sete Lagôas a Bello Horizonte | 730 |
| Curvello a Buenopólis | 92 |
| Curvello a Independencia | 576 |
| Corintho a Independencia | 92 |
| Corintho a Diamantina | 730 |
| Corintho a Buenopolis | 476 |
| Buenopolis a Bocayuva | 424 |
| Buenopolis a Montes Claros | 368 |

Trens de cargas:

| | |
|---|---|
| Alfredo Maia a Triagem | 15 |
| Alfredo Maia a Del Castilho | 49 |
| Alfredo Maia a Deodoro | 2 |
| Alfredo Maia a Honorio Gurgel | 14 |
| Alfredo Maia a Andrade Araujo | 18 |

| | |
|---|---|
| Alfredo Maia a Belém | 78 |
| Alfredo Maia a Governador Portella | 736 |
| Alfredo Maia a Entre Rios | 701 |
| Triagem a Andrade Araujo | 4 |
| Honorio Gurgel a Deodoro | 1 |
| Honorio Gurgel a Del Castilho | 2 |
| Belém a G. Portella | 5 |
| Belém a Del Castilho | 1 |
| Belém a Entre Rios | 1 |
| Governador Portella a Sertão | 307 |
| Governador Portella a Juparanã | 77 |
| Governador Portella a Palmas | 1 |
| Governador Portella a Valença | 6 |
| Governador Portella a Vera Cruz | 1 |
| Governador Portella a Triumpho | 1 |
| Governador Portella a Barão de Vassouras | 3 |
| Governador Portella a Entre Rios | 8 |
| Entre Rios a Porto Novo | 111 |
| Entre Rios a Chiador | 6 |
| Entre Rios a Avellar | 1 |
| Entre Rios a Triagem | 776 |
| Juparanã a Valença | 656 |
| Juparanã a C. Furquim | 25 |
| Juparanã a Santa Rita | 7 |
| Juparanã a Barão de Vassouras | 44 |
| Juparanã a Affonso Arinos | 1 |
| Juparanã a Quirino | 1 |
| Juparanã a Sacra Familia | 1 |
| Lorena a Rodrigues Alves | 244 |
| Valença a Santa Rita | 8 |
| Valença a Quirino | 3 |
| Valença a Santa Thereza | 1 |
| Valença a Tabôas | 1 |
| Valença a Rio Bonito | 1 |
| Valença a Affonso Arinos | 6 |
| Valença a Rio Preto | 53 |
| Palmyra a Mercês | 104 |
| Palmyra a Oliveira Fortes | 31 |
| Palmyra a Campo Alegre | 11 |
| Mascarenhas a Contria | 1 |

| | |
|---|---|
| Ouro Preto a Itacolomy | 2 |
| Lafayette a Joaquim Murtinho | 12 |
| Lafayette a Burnier | 63 |
| Lafayette a Engenheiro Corrêa | 3 |
| Lafayette a Itabirito | 7 |
| Lafayette a Sabará | 1.903 |
| Lafayette a P. Leopoldo | 4 |
| Lafayette a Esperança | 5 |
| Lafayette a Mascarenhas | 4 |
| Lafayette a Maquiné | 2 |
| Lafayette a Peripery | 10 |
| Lafayette a Araçá | 4 |
| Lafayette a Cordisburgo | 6 |
| Lafayette a O. Almeida | 2 |
| Lafayette a G. Silveira | 28 |
| Lafayette a Corintho | 7 |
| Lafayette a Contria | 7 |
| Lafayette a Lassance | 4 |
| Lafayette a Varzea da Palma | 15 |
| Lafayette a Bocayuva | 9 |
| Lafayette a Ponte Nova | 1 |
| Lafayette a S. Hypolito | 4 |
| Lafayette a Bello Horizonte | 11 |
| Lafayette a Curvello | 33 |
| Lafayette a Sete Lagôas | 79 |
| Burnier a Ponte Nova | 50 |
| Burnier a R. Carmo | 1 |
| Burnier a Marianna | 247 |
| Burnier a Ouro Preto | 300 |
| Burnier a R. Silva | 131 |
| Burnier a Lavras Velhas | 110 |
| Burnier a Itacolomy | 2 |
| Burnier a Usina | 4 |
| Burnier a Hargreaves | 1 |
| Burnier a G. Silveira | 3 |
| Burnier a Esperança | 1 |
| Burnier a Contria | 1 |
| Burnier a Sete Lagôas | 7 |
| Burnier a Curvello | 17 |
| Burnier a Itabirito | 1 |

| | |
|---|---|
| Burnier a O. Almeida | 2 |
| Burnier a Mascarenhas | 2 |
| Burnier a Engenheiro Corrêa | 1 |
| Burnier a S. Hypolito | 1 |
| Burnier a Joaquim Murtinho | 1 |
| Burnier a Araçá | 1 |
| Burnier a Cordisburgo | 10 |
| Marianna a Lavras Velhas | 7 |
| Marianna a Ouro Preto | 3 |
| Sabará a Cuyabá | 1 |
| Sabará a Rancho Novo | 5 |
| Sabará a Siderurgica | 12 |
| Sabará a São Bento | 2 |
| Sabará a Morro Grande | 4 |
| Sabará a Gongo Socco | 6 |
| Sabará a Santa Barbara | 107 |
| Sabará a G. Carneiro | 5 |
| Sabará a Arrudas | 1 |
| Sabará a Bello Horizonte | 248 |
| Sabará a Burnier | 12 |
| Sabará a Joaquim Murtinho | 1 |
| Sabará a Santa Luzia | 94 |
| Sabará a Pedro Leopoldo | 3 |
| Sabará a Sete Lagôas | 1.193 |
| Sabará a G. Silveira | 2 |
| Sabará a Curvello | 15 |
| Sabará a Corintho | 65 |
| Sabará a Contria | 1 |
| Sabará a Peripery | 2 |
| Sabará a Cordisburgo | 3 |
| General Carneiro a Santa Luzia | 46 |
| General Carneiro a Sete Lagôas | 10 |
| General Carneiro a Prudente Moraes | 1 |
| General Carneiro a Corintho | 1 |
| General Carneiro a Horto Florestal | 1 |
| General Carneiro a Bello Horizonte | 45 |
| Bello Horizonte a Arrudas | 5 |
| Bello Horizonte a Horto Florestal | 3 |
| Bello Horizonte a Kilometro 637 | 21 |
| Bello Horizonte a Santa Luzia | 26 |

| | |
|---|---|
| Bello Horizonte a Calafate | 182 |
| Bello Horizonte a Bocayuva | 5 |
| Bello Horizonte a Curvello | 1 |
| Bello Horizonte a Sete Lagôas | 19 |
| Bello Horizonte a Corintho | 1 |
| Bello Horizonte a G. Silveira | 1 |
| Bello Horizonte a Independencia | 1 |
| Bello Horizonte a Pedro Leopoldo | 1 |
| Bello Horizonte a Ponte Nova | 1 |
| Sete Lagôas a Pedro Leopoldo | 2 |
| Sete Lagôas a Arrudas | 23 |
| Sete Lagôas a Araçá | 13 |
| Sete Lagôas a Cordisburgo | 22 |
| Sete Lagôas à Osorio de Almeida | 1 |
| Sete Lagôas a Gustavo da Silveira | 5 |
| Sete Lagôas a Pirapora | 3 |
| Sete Lagôas a Independencia | 3 |
| Sete Lagôas a Varzea da Palma | 1 |
| Sete Lagôas a C. Almeida | 1 |
| Sete Lagôas a Calafate | 2 |
| Sete Lagôas a Dr. Lund | 1 |
| Sete Lagôas a Peripery | 8 |
| Sete Lagôas a Curvello | 445 |
| Sete Lagôas a Corintho | 612 |
| Curvello a Bocayuva | 3 |
| Curvello a Corintho | 121 |
| Curvello a Cordisburgo | 5 |
| Curvello a Maquiné | 3 |
| Curvello a Mascarenhas | 3 |
| Curvello a Francisco Sá | 1 |
| Curvello a Peripery | 1 |
| Curvello a Varzea da Palma | 3 |
| Curvello a Lassance | 1 |
| Curvello a Independencia | 8 |
| Curvello a Arrudas | 5 |
| G. Silveira a Corintho | 11 |
| G. Silveira a Bocayuva | 28 |
| G. Silveira a Varzea da Palma | 4 |
| G. Silveira a Arrudas | 7 |
| G. Silveira a Mascarenhas | 1 |

| | |
|---|---|
| G. Silveira a Bueno do Prado | 1 |
| G. Silveira a Contria | 2 |
| G. Silveira a Cordisburgo | 1 |
| G. Silveira a Curvello | 9 |
| Corintho a G. Reunidas | 2 |
| Corintho a Mascarenhas | 1 |
| Corintho a Lassance | 6 |
| Corintho a Varzea da Palma | 12 |
| Corintho a Engenheiro Navarro | 1 |
| Corintho a Francisco Sá | 16 |
| Corintho a Buenopolis | 35 |
| Corintho a Montes Claros | 4 |
| Corintho a Curumatahy | 2 |
| Corintho a Bueno do Prado | 18 |
| Corintho a Bocayùva | 96 |
| Corintho a Camillo Prates | 59 |
| Corintho a Osorio de Almeida | 3 |
| Corintho a Contria | 15 |
| Corintho a Diamantina | 178 |
| Corintho a Pirapora | 13 |
| Curvello a Independencia | 42 |
| Corintho a S. Hypolito | 24 |
| Corintho a G. Silveira | 11 |
| Curvello a Tamboril | 1 |
| Corintho a Roça do Brejo | 1 |
| Arrudas a Contria | 6 |
| Arrudas a Osorio de Almeida | 1 |
| Arrudas a Cordisburgo | 1 |
| Arrudas a Lassance | 1 |
| Arrudas a Bueno do Prado | 1 |
| Buenopolis a Bueno do Prado | 1 |
| Buenopolis a Francisco Sá | 1 |
| Ponte Nova a Metalurgica | 1 |
| Ponte Nova a Ouro Preto | 4 |
| Ponte Nova a R. do Carmo | 2 |
| Ponte Nova a Acayaca | 6 |
| Ponte Nova a Itá | 1 |
| Ponte Nova a Marianna | 7 |
| Ponte Nova a Lavras Velhas | 325 |
| Pirapora a Lassance | 1 |

| | |
|---|---|
| Pirapora a Mascarenhas | 2 |
| Independencia a S. Hypolito | 3 |
| Independencia a Araçá | 3 |
| Independencia a G. Silveira | 7 |
| Independencia a O. Almeida | 1 |
| Independencia a Beltrão | 4 |
| Independencia a Contria | 1 |
| Independencia a Calafate | 1 |
| Independencia a Cordisburgo | 3 |
| Independencia a Mascarenhas | 2 |
| Bocayuva a Buenopolis | 5 |
| Bocayuva a Dolabella | 2 |
| Bocayuva a Tamboril | 1 |
| Bocayuva a Arrudas | 1 |
| Bocayuva a Camillo Prates | 1 |
| Bocayuva a Engenheiro Navarro | 1 |
| Bocayuva a Montes Claros | 13 |

BITOLA LARGA

| | |
|---|---|
| Trens de suburbios | 64.284 |
| Trens de pequeno percurso | 46.057 |
| Trens expressos | 3.606 |
| Trens rapidos e nocturnos | 5.773 |
| Trens especiaes de viajantes | 704 |
| Trens mixtos | 14.063 |
| Trens de carga | 37.899 |
| Total da bitola larga | 172.386 |

BITOLA ESTREITA

| | |
|---|---|
| Trens de suburbios | 27.768 |
| Trens expressos | 8.031 |
| Trens nocturnos | 730 |
| Trens especiaes de viajantes | 296 |
| Trens mixtos | 15.234 |
| Trens de carga | 11.686 |
| Total da bitola estreita | 63.745 |

TOTAL

| | |
|---|---|
| Trens de suburbios | 92.052 |
| Trens de pequeno percurso | 46.057 |
| Trens expressos | 11.637 |
| Trens rapidos e nocturnos | 6.503 |
| Trens especiaes de viajantes | 1.000 |
| Trens mixtos | 29.297 |
| Trens de carga | 49.585 |
| Somma | 236.131 |

Percurso dos carros e vagões de diversas especies em 1927, comparados com os do anno de 1926

| SERVIÇOS | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Carros de 1ª classe | 51.130.170 | 49.841.453 |
| » » 2ª » | 51.944.918 | 50.654.410 |
| » » correio e chefe de trem | 6.541.026 | 6.081.580 |
| » » dormitorio | 10.352.480 | 10.535.592 |
| » vasios | 774.580 | 783.380 |
| Vagões para bagagens | 22.102.379 | 20.761.640 |
| » » leite | 9.040.604 | 7.665.140 |
| » » minerio | 5.666.240 | 5.510.488 |
| » » carnes verdes | 1.466.690 | 1.178.186 |
| » » mercadorias e materiaes para serviço | 137.867.876 | 136.096.440 |
| » » animaes | 22.552.565 | 23.171.333 |
| » vasios | 38.370.578 | 35.212.488 |
| Total | 357.810.106 | 347.492.130 |
| ASSIM DISTRIBUIDOS POR SECÇÕES E RAMAES: | | |
| BITOLA LARGA | | |
| 1ª Secção (inclusive suburbios) | 69.042.663 | 67.604.680 |
| 2ª » | 20.763.186 | 20.521.793 |
| 3ª » | 19.613.963 | 18.726.851 |
| 4ª » | 16.906.519 | 16.416.743 |
| 5ª » | 32.553.184 | 29.481.635 |
| 6ª » | 1.671.108 | 1.314.078 |
| Ramal de Santa Cruz | 12.375.746 | 12.422.284 |
| » » Mangaratiba | 2.559.088 | 2.372.619 |
| » » Paracamby | 1.036.824 | 968.978 |
| » » São Paulo (inclusive suburbios) | 104.186.137 | 104.887.063 |
| » » Lima Duarte | 506.914 | 413.232 |
| » » Paraopeba | 10.461.339 | 10.080.739 |
| » » Ouro Preto | — | 1.694 |
| BITOLA ESTREITA | | |
| 6ª Secção | 14.946.104 | 14.051.430 |
| 7ª » | 12.732.404 | 11.807.854 |
| Linha Auxiliar (inclusive suburbios) | 20.495.194 | 19.678.048 |
| Ramal de Porto Novo | 2.376.697 | 2.503.942 |
| Rêde Fluminense (inclusive suburbios) | 4.634.644 | 3.963.361 |
| Ramal de Piranga | 519.902 | 566.849 |
| » » Ouro Preto | 2.355.637 | 1.544.482 |
| » » Santa Barbara | 1.684.008 | 1.668.975 |
| » » Bello Horizonte | 1.743.539 | 1.398.816 |
| » » Pirapora | 2.674.299 | 2.936.296 |
| » » Piquete | 241.650 | 225.632 |
| » » Diamantina | 1.729.357 | 1.934.256 |
| Total | 357.810.106 | 347.492.130 |

Trens-kilometro de diversas especies em cada uma das secções e ramaes, durante o anno de 1927, comparativamente ao anno de 1926

| SECÇÕES E RAMAES | SUBURBIOS | | VIAJANTES DO INTERIOR | | PEQUENO PERCURSO | MIXTOS | CARGAS | SERVIÇO | TOTAES | | DIFFERENÇA EM 1927 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BITOLA LARGA | Ordinarios | Extra-ordinarios | Ordinarios | Extra-ordinarios | | | | | 1927 | 1926 | |
| 1ª Secção | 993 344 | 3 587 | 454.367 | 9.968 | 1.401.956 | 151.570 | 483.039 | 18.501 | 3.516.332 | 3.450.391 | 65.941 |
| 2ª » | ..... | ..... | 337.042 | 5.053 | ..... | 143.044 | 309.649 | 27.145 | 821.933 | 774.169 | 47.764 |
| 3ª » | ..... | ..... | 314.222 | 3.835 | ..... | 193.230 | 179.087 | 17.374 | 707.748 | 711.256 | — 3.508 |
| 4ª » | ..... | ..... | 231.120 | 2.645 | ..... | 194.512 | 253.475 | 18.121 | 699.873 | 644.387 | 55.486 |
| 5ª » | ..... | ..... | 534.865 | 9.301 | ..... | 240.631 | 761.219 | 32.402 | 1.578.418 | 1.419.244 | 159.174 |
| 6ª » | ..... | ..... | 34.736 | 1.444 | ..... | 11.590 | 14.688 | 5.358 | 67.816 | 74.574 | — 6.758 |
| Ramal de Santa Cruz | ..... | ..... | ..... | 2.974 | 557.502 | 24.090 | 99.603 | 6.634 | 690.803 | 693.173 | — 2.370 |
| » » Mangaratiba | ..... | ..... | ..... | 1.389 | 110.688 | 70.080 | 264 | 8.992 | 191.413 | 204.823 | — 13.410 |
| » » Paracamby | ..... | ..... | ..... | 28 | 55.920 | 5.565 | 5.104 | ..... | 66.620 | 61.740 | 4.880 |
| » » São Paulo | 286.748 | ..... | 1.948.026 | 26.702 | ..... | 736.961 | 1.112.943 | 29.983 | 4.141.363 | 3.907.762 | 233.601 |
| » » Lima Duarte | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50.512 | ..... | ..... | 50.512 | 46.830 | 3.682 |
| » » Paraopeba | ..... | ..... | 341.087 | 6.656 | ..... | 118.260 | 110.979 | 70.439 | 647.421 | 520.557 | 126.864 |
| » » Ouro Preto | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 102 | — 102 |
| Somma | 1.280.092 | 3.537 | 4.195.465 | 69.995 | 2.126.066 | 1.940.048 | 3.330.050 | 234.949 | 13.180.252 | 12.509.003 | 671.244 |
| BITOLA ESTREITA | | | | | | | | | | | |
| 6ª Secção | ..... | ..... | 321.300 | 8.708 | ..... | 275.184 | 432.097 | 26.914 | 1.064.203 | 996.520 | 67.683 |
| 7ª » | ..... | ..... | 296.990 | 7.807 | ..... | 276.812 | 252.805 | 38.944 | 873.358 | 820.795 | 52.563 |
| Linha Auxiliar | 679.384 | 884 | 157.680 | 4.923 | ..... | 128.480 | 348.354 | 14.806 | 1.334.511 | 1.290.897 | 43.614 |
| Ramal de Porto Novo | ..... | ..... | 47.458 | 2.496 | ..... | 46.720 | 6.695 | ..... | 103.369 | 103.383 | — 14 |
| Rêde Fluminense | 56.162 | ..... | 192.539 | 3.156 | ..... | 211.144 | 24.874 | 4.376 | 492.251 | 459.011 | 33.240 |
| Ramal de Piranga | ..... | ..... | ..... | 171 | ..... | 45.144 | 6.872 | ..... | 52.187 | 52.993 | — 806 |
| » » Ouro Preto | ..... | ..... | 43.800 | 6.610 | ..... | 113.880 | 69.244 | ..... | 233.534 | 149.754 | 83.780 |
| » » Santa Barbara | ..... | ..... | 56.137 | 1.540 | ..... | 56.210 | 9.232 | 2.898 | 126.017 | 111.284 | 14.733 |
| » » Bello Horizonte | ..... | ..... | 43.365 | 1.197 | ..... | 66.480 | 6.771 | 1.604 | 119.417 | 130.880 | — 11.463 |
| » » Pirapora | ..... | ..... | 112.420 | 2.981 | ..... | 95.472 | 22.211 | 10.257 | 243.341 | 234.414 | 8.927 |
| » » Piquete | ..... | ..... | ..... | 68 | ..... | 24.820 | 4.131 | ..... | 29.019 | 25.755 | 3.264 |
| » » Diamantina | ..... | ..... | ..... | 1.332 | ..... | 108.040 | 27.967 | 12.176 | 149.515 | 164.371 | — 14.856 |
| Somma | 735.546 | 884 | 1.271.689 | 40.989 | — | 1.448.386 | 1.211.253 | 111.975 | 4.820.722 | 4.540.057 | 280.665 |
| Somma geral | 2.015.638 | 4.471 | 5.467.154 | 110.934 | 2.126.066 | 3.388.434 | 4.541.303 | 346.924 | 18.000.974 | 17.049.065 | 951.909 |

## Percurso kilometrico dos carros de viajantes que circularam durante o anno de 1927

| SERVIÇOS — BITOLA LARGA | KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE: 1ª classe | 2ª classe | Dormitorio | Correio e chefe de trem | Vasios | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **1ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Nos trens de suburbios e especiaes . . . | 7.845.228 | 9.849.052 | . . . . | . . . . . | . . . . | 17.694.280 |
| » » » pequeno percurso . . . . | 8.019.988 | 10.742.914 | . . . . | 31.680 | . . . . | 18.794.582 |
| » » » viajantes e especiaes . . . | 2.449.005 | 1.034.002 | 1.139.328 | 638.352 | 103.860 | 5.364.547 |
| » » mixtos . . . . . | 127.274 | 148.606 | . . . . | . . . . . | . . . . | 275.880 |
| Somma . . . . . | 18.441.495 | 21.774.574 | 1.139.328 | 670.032 | 103.860 | 42.129.289 |
| **2ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 1.711.678 | 754.870 | 766.912 | 473.616 | 44.930 | 3.752.006 |
| » » mixtos . . . . . | 168 648 | 219.176 | . . . | . . . . . | . . . . | 387.824 |
| Somma . . . . . | 1.880.326 | 974.046 | 766.912 | 473.616 | 44.930 | 4.139.830 |
| **3ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 1.337.143 | 803.144 | 402.794 | 387.684 | 58.310 | 2.989.075 |
| » » mixtos . . . . . | 217.510 | 200.961 | . . . . | . . . . . | . . . . | 418.471 |
| Somma . . . . . | 1.554.653 | 1.004.105 | 402.794 | 387.684 | 58.310 | 3.407.546 |
| **4ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 969.158 | 488.246 | 358.290 | 350.400 | 48.290 | 2.214.384 |
| » » mixtos . . . . . | 326.186 | 339.546 | . . . . | . . . . . | . . . . | 665.732 |
| Somma . . . . . | 1.295.344 | 827.792 | 358.290 | 350.400 | 48.290 | 2.880.116 |
| **5ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 1.945.349 | 1.145.270 | 833.234 | 810.300 | 93.918 | 4.828.071 |
| » » mixtos . . . . . | 327.947 | 330.177 | . . . . | . . . . . | . . . . | 658.124 |
| Somma . . . . . | 2.273.226 | 1.475.447 | 833.234 | 810.300 | 93.918 | 5.486.195 |
| **6ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 166.584 | 77.608 | 71.936 | 45.750 | 3.136 | 365.014 |
| » » mixtos . . . . . | 13.408 | 13.072 | . . . . | . . . . . | . . . . | 26.480 |
| Somma . . . . . | 179.992 | 90.680 | 71.936 | 45.750 | 3.136 | 391.494 |
| **RAMAL DE SANTA CRUZ** | | | | | | |
| Nos trens de pequeno percurso . . . . | 3.331.504 | 4.581.866 | . . . . | 48.960 | . . . . | 7.962.330 |
| » » de viajantes e especiaes . . . | 6.304 | 2.834 | . . . . | . . . . . | . . . . | 9.188 |
| » » mixtos . . . . . | 27.628 | 27.526 | . . . . | . . . . . | . . . . | 55.154 |
| Somma . . . . . | 3 365.436 | 4.612.276 | — | 48.960 | — | 8.026.672 |

| SERVIÇOS | KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE : | | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª classe | 2ª classe | Dormitorio | Correio e chefe de trem | Vasios | |
| RAMAL DE MANGARATIBA | | | | | | |
| Nos trens de pequeno percurso . . . . | 479.030 | 299.136 | . . . . | . . . . . | . . . . | 778.166 |
| » » especiaes de viajantes . . . . | 3.300 | 784 | . . . . | . . . . . | . . . . | 4.084 |
| » » mixtos . . . . . | 168.320 | 162.560 | . . . . | . . . . . | . . . . | 330.880 |
| Somma . . . . . | 650.650 | 462.480 | — | — | — | 1.113.130 |
| RAMAL DE PARACAMBY | | | | | | |
| Nos trens de pequeno percurso . . . . | 325.488 | 425.936 | . . . . | . . . . . | . . . . | 751.424 |
| » » especiaes de viajantes . . . . | 56 | . . . . | . . . . | . . . . . | . . . . | 56 |
| » » mixtos . . . . . | 34.368 | 46.144 | . . . . | . . . . . | . . . . | 80.512 |
| Somma . . . . . | 359.912 | 472.080 | — | — | — | 831.992 |
| RAMAL DE SÃO PAULO | | | | | | |
| Nos trens de suburbios . . . . . | 1.617.614 | 3.254.866 | . . . . | 35.672 | . . . . | 4.908.152 |
| » » » viajantes e especiaes. . . . | 7.455.652 | 4.403.754 | 5.502.620 | 2.277.600 | 225.034 | 19.864.660 |
| » » mixtos . . . . . | 956.535 | 974.923 | . . . . | . . . . . | . . . . | 1.931.458 |
| Somma . . . . . | 10.029.801 | 8.633.543 | 5.502.620 | 2.313.272 | 225.034 | 26.704.270 |
| RAMAL DE LIMA DUARTE | | | | | | |
| Nos trens mixtos . . . . . | 98.474 | 99.632 | . . . . | . . . . | . . . . | 198.106 |
| Somma . . . . . | 98.474 | 99.632 | — | — | — | 198.106 |
| RAMAL DE PARAOPEBA | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 1.563.942 | 703.448 | 727.380 | 463.320 | 35.458 | 3.493.548 |
| » » mixtos . . . . . | 132.315 | 131.515 | . . . . | . . . . . | . . . . | 263.830 |
| Somma . . . . . | 1.696.257 | 834.963 | 727.380 | 463.320 | 35.458 | 3.757.378 |
| Total da bitola larga (1m,60). | 41.825.636 | 41.261.618 | 9.802.494 | 5.563.334 | 612.936 | 99.066.018 |
| BITOLA ESTREITA | | | | | | |
| 6ª SECÇÃO | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 1.261.232 | 814.262 | 138.944 | 227.860 | 64.276 | 2.506.574 |
| » » mixtos . . . . . | 603.468 | 468.876 | . . . . | . . . . . | . . . . | 1.072.344 |
| Somma . . . . . | 1.864.700 | 1.283.138 | 138.944 | 227.860 | 64.276 | 3.578.918 |
| 7ª SECÇÃO | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 846.602 | 684.268 | 321.776 | 314.506 | 65.146 | 2.232.298 |
| » » mixtos . . . . . | 424.388 | 394.246 | . . . . | . . . . . | . . . . | 818.634 |
| Somma . . . . . | 1.270.990 | 1.078.514 | 321.776 | 314.506 | 65.146 | 3.050.932 |

| SERVIÇOS | KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE: | | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª classe | 2ª classe | Dormitorio | Correio e chefe de trem | Vasios | |
| **LINHA AUXILIAR** | | | | | | |
| Nos trens de suburbios e especiaes . . . | 2.783.778 | 5.469.122 | . . . . | . . . . . | . . . . | 8.252.900 |
| » » » viajantes e especiaes . . . | 572.290 | 328.922 | . . . . | 79.908 | 3.144 | 984.264 |
| » » mixtos . . . . . | 128.381 | 128.733 | . . . . | . . . . | . . . . | 257.114 |
| Somma . . . . . | 3.484.449 | 5.926.777 | — | 79.908 | 3.144 | 9.494.278 |
| **RAMAL DE PORTO NOVO** | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes. . . . | 289.443 | 93.488 | . . . . | 93.440 | 2.484 | 478.855 |
| » » mixtos . . . . . | 50.718 | 46.878 | . . . . | . . . . . | . . . . | 97.596 |
| Somma . . . . . | 340.161 | 140.366 | — | 93.440 | 2.484 | 576.451 |
| **RÊDE FLUMINENSE** | | | | | | |
| Nos trens de suburbios . . . . . | 118.420 | 118.420 | . . . . | . . . . . | . . . . | 236.840 |
| » » » viajantes e especiaes. . . . | 339.894 | 306.399 | . . . . | 73.358 | 4.504 | 724.155 |
| » » mixtos . . . . . | 302.939 | 304.417 | . . . . | . . . . . | . . . . | 607.356 |
| Somma . . . . . | 761.253 | 729.236 | — | 73.358 | 4.504 | 1 568.351 |
| **RAMAL DE PIRANGA** | | | | | | |
| Nos trens especiaes de viajantes . . . . | 322 | . . . . | . . . . | . . . . . | . . . . | 322 |
| » » mixtos . . . . . | 84.246 | 83.790 | . . . . | . . . . . | . . . . | 168.036 |
| Somma . . . . . | 84.568 | 83.790 | — | — | — | 168.358 |
| **RAMAL DE OURO PRETO** | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 107.564 | 104.328 | . . . . | 43.800 | 1.068 | 256.760 |
| » » mixtos . . . . . | 219 128 | 215.314 | . . . . | . . . . . | . . . . | 434.442 |
| Somma . . . . . | 326.692 | 319.642 | — | 43.800 | 1.068 | 691.202 |
| **RAMAL DE SANTA BARBARA** | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 104.428 | 114.068 | . . . . | . . . . . | 782 | 219.278 |
| » » mixtos . . . . . | 110.910 | 117.502 | . . . . | . . . . . | . . . . | 228.412 |
| Somma . . . . . | 215.338 | 231.570 | — | — | 782 | 447.690 |
| **RAMAL DE BELLO HORIZONTE** | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 130.744 | 106.866 | 21.960 | 32.400 | 7.060 | 299.030 |
| » » mixtos . . . . . | 225.465 | 142.409 | . . . . | . . . . . | . . . . | 367.874 |
| Somma . . . . . | 356.209 | 249.275 | 21.960 | 32.400 | 7.060 | 666.904 |

| SERVIÇOS | KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE : | | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª classe | 2ª classe | Dormitorio | Correio e chefe de trem | Vasios | |
| RAMAL DE PIRAPORA | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 232.686 | 240.244 | 67.306 | 112.420 | 13.146 | 665.802 |
| » » mixtos . . . . . | 103.112 | 103.266 | . . . . | . . . . . | . . . . | 206.378 |
| Somma . . . . . | 335.798 | 343.510 | 67.306 | 112.420 | 13.146 | 872.180 |
| RAMAL DE PIQUETE | | | | | | |
| Nos trens especiaes de viajantes . . . . | 34 | 272 | . . . . | . . . . . | 34 | 340 |
| « » mixtos . . . . . | 49.936 | 82.916 | . . . . | . . . . . | . . . . | 132.852 |
| Somma . . . . . | 49.970 | 83.188 | — | — | 34 | 133.192 |
| RAMAL DE DIAMANTINA | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . . . | 3.958 | . . . . | . . . . | . . . . . | . . . . | 3.958 |
| » » mixtos . . . . . | 210.448 | 214.294 | . . . . | . . . . . | . . . . | 424.742 |
| Somma . . . . . | 214 406 | 214.294 | — | — | — | 428.700 |
| Total da bitola estreita (1m,00) . . . | 9.304.534 | 10.683.300 | 549.986 | 997.692 | 161.644 | 21.677.156 |
| Total geral de 1927. . . . . | 51.130.170 | 51.944.918 | 10.352.480 | 6.541.026 | 774.580 | 120.743.174 |
| » » » 1926. . . . . | 49.841.453 | 50.654.410 | 10.535.592 | 6.081.580 | 783.380 | 117.896.415 |
| Differença em 1927 . . . . . | 1.288.717 | 1.290.500 | 183.112 | 459.446 | 8.800 | 2.846.759 |

Percurso kilometrico dos vagões em geral durante o anno de 1927

## Percurso kilometrico dos vagões em geral durante o anno de 1927

| SECÇÕES E RAMAES | BAGAGEM | LEITE | MINERIO | MERCADORIAS | MATERIAES E COMBUSTIVEIS | ANIMAES | CARNES VERDES | VASIOS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BITOLA LARGA** | | | | | | | | | |
| **1ª SECÇÃO** | | | | | | | | | |
| Nos trens de suburbios e especiaes | 147.968 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 841.190 | 989.158 |
| » » » pequeno percurso | 658.152 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 1.978.680 | 2.636.832 |
| » » » viajantes e especiaes | 1.094.618 | . . . . . | . . . . . | 9.414 | . . . . . | 124.526 | . . . . . | 6.324 | 1.234.882 |
| » » mixtos | 462.102 | 500.400 | . . . . . | 2.024.418 | . . . . . | 496.232 | . . . . . | 284.996 | 3.837.148 |
| » » de carga | . . . . . | 67.148 | 753.788 | 11.976.600 | . . . . . | 872.944 | 768.514 | 3.716.064 | 18.155.058 |
| » » » serviço | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 60.296 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 60.296 |
| Somma | 2.362.840 | 627.548 | 753.788 | 14.015.432 | 60.996 | 1.493.702 | 768.514 | 6.831.254 | 26.913.374 |
| **2ª SECÇÃO** | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 808.259 | . . . . . | . . . . . | 5.716 | . . . . . | 89.194 | . . . . . | 3.864 | 907.033 |
| » » mixtos | 381.460 | 591.822 | . . . . . | 1.815.442 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 291.913 | 3.080.637 |
| » » de carga | . . . . . | . . . . . | 559.898 | 8.126.095 | . . . . . | 1.397.950 | 237.160 | 2.163.825 | 12.484.928 |
| » » » serviço | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 150.758 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 150.758 |
| Somma | 1.189.719 | 591.822 | 559.898 | 9.947.253 | 150.758 | 1.487.144 | 237.160 | 2.459.602 | 16.623.356 |
| **3ª SECÇÃO** | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 652.440 | 28.200 | . . . . . | 28.686 | . . . . . | 225.753 | . . . . . | 2.492 | 937.571 |
| » » mixtos | 718.690 | 912.532 | . . . . . | 3.478.160 | . . . . . | 574.070 | . . . . . | 320.540 | 6.003.992 |
| » » de carga | . . . . . | . . . . . | 1.083.308 | 6.522.445 | . . . . . | 447.654 | . . . . . | 1.116.028 | 9.169.435 |
| » » » serviço | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 95.419 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 95.419 |
| Somma | 1.371.130 | 940.732 | 1.083.308 | 10.029.291 | 95.419 | 1.247.477 | . . . . . | 1.439.060 | 16.206.417 |
| **4ª SECÇÃO** | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 478.158 | 368.546 | . . . . . | 20.816 | . . . . . | 198.890 | . . . . . | 968 | 1.067.378 |
| » » mixtos | 582.570 | . . . . . | . . . . . | 3.116.890 | . . . . . | 521.724 | . . . . . | 503.586 | 4.724.770 |
| » » de cargas | . . . . . | . . . . . | 973.760 | 2.718.488 | . . . . . | 361.348 | . . . . . | 1.058.018 | 8.111.614 |
| » » » serviço | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 122.641 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 122.641 |
| Somma | 1.060.728 | 368.546 | 973.760 | 8.855.194 | 122.641 | 1.081.962 | . . . . . | 1.562.572 | 14.026.403 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **5ª SECÇÃO** | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 1.083.011 | 255.328 | ..... | 27.764 | ..... | 427.025 | ..... | 2.862 | 1.795.990 |
| » » mixtos | 808.929 | ..... | ..... | 3.831.564 | ..... | 706.704 | ..... | 414.554 | 5.764.751 |
| » » de carga | ..... | ..... | 2.248.820 | 13.944.344 | ..... | 729.602 | ..... | 2.344.719 | 19.267.485 |
| » » » serviço | ..... | ..... | ..... | ..... | 238.763 | ..... | ..... | ..... | 238.763 |
| Somma | 1.891.940 | 255.328 | 2.248.820 | 17.803.672 | 238.763 | 1.863.331 | ..... | 2.765.135 | 27.066.989 |
| **6ª SECÇÃO** | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 71.854 | ..... | ..... | 32 | ..... | ..... | ..... | ..... | 71.886 |
| » » mixtos | 23.584 | ..... | ..... | 162.118 | ..... | 23.834 | ..... | 63.644 | 273.180 |
| » » de carga | ..... | ..... | 608 | 265.726 | ..... | 45.482 | ..... | 126.118 | 437.934 |
| » » » serviço | ..... | ..... | ..... | ..... | 35.598 | ..... | ..... | ..... | 35.598 |
| Somma | 95.438 | ..... | 608 | 427.876 | 35.598 | 69.316 | ..... | 189.762 | 818.598 |
| **RAMAL DE SANTA CRUZ** | | | | | | | | | |
| Nos trens de pequeno percurso | 544.160 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 786.696 | 1 330.856 |
| » » especiaes de viajantes | 1.758 | ..... | ..... | 1.774 | ..... | 6.858 | ..... | ..... | 10.390 |
| » » mixtos | 118.932 | ..... | ..... | 212.664 | ..... | 112.700 | ..... | 64.922 | 509.218 |
| » » de carga | ..... | ..... | ..... | 811.732 | ..... | 485.898 | 461.016 | 1.158.014 | 2.916.660 |
| » » » serviço | ..... | ..... | ..... | ..... | 42.966 | ..... | ..... | ..... | 42.966 |
| Somma | 664.850 | ..... | ..... | 1.026.170 | 42.966 | 605.456 | 461.016 | 2.009.632 | 4.810.090 |
| **RAMAL DE MANGARATIBA** | | | | | | | | | |
| Nos trens de pequeno percurso | 169.648 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 131.994 | 301.642 |
| » » mixtos | 154.604 | ..... | ..... | 382.598 | ..... | 122.338 | ..... | 348.684 | 1.008.224 |
| » » de carga | ..... | ..... | ..... | 2.734 | ..... | ..... | ..... | 3.608 | 6.342 |
| » » » serviço | ..... | ..... | ..... | ..... | 129.750 | ..... | ..... | ..... | 129.750 |
| Somma | 324.252 | ..... | ..... | 385.332 | 129.750 | 122.338 | ..... | 484.286 | 1.445.958 |
| **RAMAL DE PARACAMBY** | | | | | | | | | |
| Nos trens de pequeno percurso | 46.592 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 93.664 | 140.256 |
| » » especiaes de viajantes | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| » » mixtos | ..... | ..... | ..... | 8.384 | ..... | 7.552 | ..... | ..... | 15.936 |
| » » de carga | ..... | ..... | ..... | 33.028 | ..... | 7.144 | ..... | 8.468 | 48.640 |
| Somma | 46.592 | ..... | ..... | 41.412 | ..... | 14.696 | ..... | 102.132 | 204.832 |
| **RAMAL DE SÃO PAULO** | | | | | | | | | |
| Nos trens de suburbios | 107.016 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35.672 | 142.688 |
| » » « viajantes e especiaes | 4.569.310 | 934 | ..... | 683.837 | ..... | 758.282 | ..... | 28.996 | 6.131.409 |
| » » mixtos | 2.093.742 | 5.593.076 | ..... | 11.832.890 | ..... | 2.803.398 | ..... | 1.830.504 | 24.153.610 |
| » » de carga | ..... | ..... | ..... | 33.214.926 | ..... | 5.617.598 | ..... | 8.063.077 | 46.895.601 |
| » » » serviço | ..... | ..... | ..... | ..... | 158.559 | ..... | ..... | ..... | 158.559 |
| Somma | 6.860.068 | 5.594.060 | ..... | 45.731.653 | 158.559 | 9.179.278 | ..... | 9.958.249 | 77.481.867 |

| SECÇÕES E RAMAES | BAGAGEM | LEITE | MINERIO | MERCADORIAS | MATERIAES E COMBUSTIVEIS | ANIMAES | CARNES VERDES | VASIOS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RAMAL DE LIMA DUARTE | | | | | | | | | |
| Nos trens mixtos | 55.134 | . . . . . | . . . . . | 101.976 | . . . . . | 107.146 | . . . . . | 44.552 | 308.808 |
| Somma | 55.134 | . . . . . | . . . . . | 101.976 | . . . . . | 107.146 | . . . . . | 44.552 | 308.808 |
| RAMAL DE PARAOPEBA | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 706.596 | . . . . . | . . . . . | 324 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 324 | 707.244 |
| » » mixtos | 232.760 | . . . . . | . . . . . | 1.601.114 | . . . . . | 249.200 | . . . . . | 481.064 | 2.564.138 |
| » » de cargas | . . . . . | . . . . . | 5.088 | 2.163.656 | . . . . . | 36.520 | . . . . . | 681.032 | 2.886.296 |
| » » » serviço | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 546.283 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 546.283 |
| Somma | 939.356 | . . . . . | 5.088 | 3.765.094 | 546.283 | 285.720 | . . . . . | 1.162.420 | 6.703 961 |
| Total da bitola larga | 16.862.047 | 8.378.036 | 5.625.270 | 112.131.355 | 1.581.033 | 17.557.566 | 1.466.690 | 29.008.656 | 192.610 653 |
| BITOLA ESTREITA | | | | | | | | | |
| 6ª SECÇÃO | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 585.140 | . . . . . | . . . . . | 9.332 | . . . . . | 121.556 | . . . . . | 2.440 | 718.468 |
| » » mixtos | 593.706 | . . . . . | . . . . . | 1.958.270 | . . . . . | 688.720 | . . . . . | 653.208 | 3.893.904 |
| » » de cargas | . . . . . | . . . . . | 22.786 | 3.976.952 | . . . . . | 783.924 | . . . . . | 1.795.652 | 6 579.314 |
| » » » serviço | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 175.500 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 175.500 |
| Somma | 1.178.846 | . . . . . | 22.786 | 5.944.554 | 175.500 | 1.594.200 | . . . . . | 2.451.300 | 11.367.186 |
| 7ª SECÇÃO | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 472.994 | . . . . . | . . . . . | 172.570 | . . . . . | 123.126 | . . . . . | 38.944 | 807.634 |
| » » mixtos | 434.514 | . . . . . | . . . . . | 2.004.277 | . . . . . | 590.661 | . . . . . | 707.420 | 3.736.872 |
| » » de cargas | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 2.261.288 | . . . . . | 833.056 | . . . . . | 1.655.946 | 4.750.290 |
| » » » serviço | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 386.676 | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 386.676 |
| Somma | 907.508 | . . . . . | . . . . . | 4.438.135 | 368.676 | 1.546.843 | . . . . . | 2.402.310 | 9.681.472 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LINHA AUXILIAR | | | | | | | | | |
| Nos trens de suburbios | 223.616 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 223.616 | 447 232 |
| » » » viajantes e especiaes | 346.272 | ..... | ..... | 17.796 | ..... | ..... | ..... | 1 048 | 365.116 |
| » » mixtos | 280 513 | 176.660 | ..... | 1.066.668 | ..... | 392.734 | ..... | 467.464 | 2.384.039 |
| » » de cargas | ..... | ..... | ..... | 5.810.438 | ..... | 31.985 | ..... | 1.882.772 | 7.724.895 |
| » » » serviço | ..... | ..... | ..... | ..... | 79.634 | ..... | ..... | ..... | 79.634 |
| Somma | 850.401 | 176.660 | ..... | 6.894.902 | 79.634 | 424.419 | ..... | 2.574.900 | 11.000.916 |
| RAMAL DE PORTO NOVO | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 233.472 | 244.736 | ..... | 12.644 | ..... | 93.696 | ..... | ..... | 584.548 |
| » » mixtos | 92.606 | ..... | ..... | 631.547 | ..... | 125.476 | ..... | 232.040 | 1.081.669 |
| » » de cargas | ..... | ..... | ..... | 121.660 | ..... | ..... | ..... | 12.369 | 134.029 |
| Somma | 326.078 | 244.736 | ..... | 765.851 | ..... | 219.172 | ..... | 244.409 | 1.800.246 |
| RÊDE FLUMINENSE | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 389.158 | 81.252 | ..... | 54.033 | ..... | ..... | ..... | 5.930 | 530.373 |
| » » mixtos | 398.170 | 159.920 | ..... | 1.040.774 | ..... | 400.978 | ..... | 310.820 | 2.310.662 |
| » » de cargas | ..... | ..... | ..... | 147.704 | ..... | 50 | ..... | 46.786 | 194.540 |
| » » » serviço | ..... | ..... | ..... | ..... | 30.718 | ..... | ..... | ..... | 30.718 |
| Somma | 787.328 | 241.172 | ..... | 1.242.511 | 30.718 | 401.028 | ..... | 363.536 | 5.066.293 |
| RAMAL DE PIRANGA | | | | | | | | | |
| Nos trens mixtos | 67.979 | ..... | ..... | 140.245 | ..... | 84.068 | ..... | 31.728 | 324.020 |
| » » de cargas | ..... | ..... | ..... | 20.440 | ..... | ..... | ..... | 7.084 | 27.524 |
| Somma | 67.979 | ..... | ..... | 160.685 | ..... | 84.068 | ..... | 38.812 | 351.544 |
| RAMAL DE OURO PRETO | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 66.168 | ..... | ..... | ..... | ..... | 408 | ..... | 288 | 66.864 |
| » » mixtos | 208.128 | ..... | ..... | 607.483 | ..... | 103.594 | ..... | 84.490 | 1.003.695 |
| » » de cargas | ..... | ..... | 17.976 | 499.560 | ..... | 13.500 | ..... | 62.840 | 593.876 |
| Somma | 274.296 | ..... | 17.976 | 1.107.043 | ..... | 117.502 | ..... | 147.618 | 1.664.435 |
| RAMAL DE SANTA BARBARA | | | | | | | | | |
| Nos trens especiaes de viajantes | 112.274 | ..... | ..... | 202.957 | ..... | 43.318 | ..... | 132.327 | 490.876 |
| » » mixtos | 57.442 | ..... | ..... | 483.276 | ..... | 2.144 | ..... | 115.534 | 658.396 |
| » » de cargas | ..... | ..... | 208 | 38 634 | ..... | ..... | ..... | 14.382 | 53.224 |
| » » « serviço | ..... | ..... | ..... | ..... | 33.822 | ..... | ..... | ..... | 33.822 |
| Somma | 189.716 | ..... | 208 | 724.867 | 33.822 | 45.462 | ..... | 262.243 | 1.236.318 |

| SECÇÕES E RAMAES | BAGAGEM | LEITE | MINERIO | MERCADORIAS | MATERIAES E COMBUSTIVEIS | ANIMAES | CARNES VERDES | VASIOS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RAMAL DE BELLO HORIZONTE | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 69.780 | | | 1.096 | | 11.820 | | 1.080 | 83.775 |
| » » mixtos | 158.612 | | | 472.812 | | 67.308 | | 137.852 | 836.584 |
| » » de cargas | | | | 100.758 | | 12.140 | | 35.866 | 148.764 |
| » » » serviço | | | | | 7.512 | | | | 7.512 |
| Somma | 228.392 | | | 574.666 | 7.512 | 91.268 | | 174.798 | 1.076.635 |
| RAMAL DE PIRAPORA | | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 177.896 | | | 51.594 | | 21.252 | | 8.700 | 259.352 |
| » » mixtos | 120.366 | | | 761.628 | | 210.570 | | 153.698 | 1.246.262 |
| » » de cargas | | | | 37.152 | | 104.894 | | 111.654 | 253.700 |
| » » » serviço | | | | | 42.805 | | | | 42.805 |
| Somma | 298.262 | | | 850.284 | 42.805 | 336.716 | | 274.052 | 1.802.119 |
| RAMAL DE PIQUETE | | | | | | | | | |
| Nos trens especiaes de viajantes | | | | | | | | 34 | 34 |
| » » mixtos | 27.798 | | | 31.362 | | 14.442 | | 6.860 | 80.462 |
| » » de cargas | | | | 15.640 | | 1.630 | | 10.692 | 27.962 |
| Somma | 27.798 | | | 47.002 | | 16.072 | | 17.586 | 108.458 |
| RAMAL DE DIAMANTINA | | | | | | | | | |
| Nos trens mixtos | 123.728 | | | 444.462 | | 100.358 | | 353.876 | 1.022.424 |
| » » de cargas | | | | 149.060 | | 17.891 | | 56.482 | 223.433 |
| » » » serviço | | | | | 54.800 | | | | 54.800 |
| Somma | 123.728 | | | 593.522 | 54.800 | 118.249 | | 410.358 | 1.300.657 |
| Total da bitola estreita | 5.240.332 | 662.568 | 40.970 | 23.344.021 | 811.467 | 4.994.993 | | 9.361.922 | 44.456.279 |
| Total geral em 1927 | 22.102.379 | 9.040.604 | 5.666.240 | 135.475.376 | 2.302.500 | 22.552.565 | 1.466.690 | 38.370.578 | 237.066.932 |
| » » » 1926 | 20.761.640 | 7.665.140 | 5.510.488 | 131.474.566 | 4.621.874 | 23.171.333 | 1.178.186 | 35.212.488 | 229.595.715 |
| Differença em 1927 | 1.340.739 | 1.375.464 | 155.752 | 4.000.810 | — 2.229.374 | — 618.768 | 288.504 | 3.158.090 | 7.471.217 |

## Percurso kilometrico dos carros e vagões vasios durante o anno de 1927

| SECÇÕES E RAMAES | Viajantes | Bagagem | Leite | Minerio | Mercadorias diversas | Animaes | Carnes verdes | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BITOLA LARGA | | | | | | | | |
| 1ª SECÇÃO | | | | | | | | |
| Nos trens de suburbios e especiaes | . . . . | 841.190 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 841.190 |
| » » » pequeno percurso | . . . . | 1.978.680 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 1.978.680 |
| » » » viajantes e especiaes | 103.860 | . . . . | . . . . | . . . . | 5.828 | 496 | . . . . | 110.184 |
| » » mixtos | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 166.428 | 122.568 | . . . . | 288.996 |
| » » de cargas | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 1.239.984 | 1.014.236 | 1.461.844 | 3.716.064 |
| Somma | 103.860 | 2.819.870 | . . . . | . . . . | 1.412.240 | 1.137.300 | 1.461.844 | 6.935.114 |
| 2ª SECÇÃO | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 44.930 | . . . . | . . . . | . . . . | 3.220 | 644 | . . . . | 48.794 |
| » » mixtos | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 145.043 | 146.870 | . . . . | 291.913 |
| » » de cargas | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 391.391 | 1.184.622 | 587.812 | 2.163.825 |
| Somma | 44.930 | . . . . | . . . . | . . . . | 539.654 | 1.332.136 | 587.812 | 2.504.532 |
| 3ª SECÇÃO | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 58.310 | . . . . | . . . . | . . . . | 2.314 | 178 | . . . . | 60.812 |
| » » mixtos | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 166.338 | 154.202 | . . . . | 320.540 |
| » » de cargas | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 746.392 | 369.636 | . . . . | 1.116.028 |
| Somma | 58.310 | . . . . | . . . . | . . . . | 915.044 | 524.016 | . . . . | 1.497.370 |
| 4ª SECÇÃO | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 48.290 | . . . . | . . . . | . . . . | 808 | 160 | . . . . | 49.258 |
| » » mixtos | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 381.886 | 121.700 | . . . . | 503.586 |
| » » de cargas | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 615.970 | 442.048 | . . . . | 1.058.018 |
| Somma | 48.290 | . . . . | . . . . | . . . . | 998.664 | 563.908 | . . . . | 1.610.802 |
| 5ª SECÇÃO | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 93.918 | . . . . | . . . . | . . . . | 2.862 | . . . . | . . . . | 96.780 |
| » » mixtos | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 331.074 | 86.480 | . . . . | 417.554 |
| » » de cargas | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 1.474.535 | 870.184 | . . . . | 2.344.719 |
| Somma | 93.918 | . . . . | . . . . | . . . . | 1.808.471 | 956.664 | . . . . | 2.859.053 |
| 6ª SECÇÃO | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes | 3.136 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 3.136 |
| » » mixtos | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 56.728 | 6.916 | . . . . | 63.644 |
| » » de cargas | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 64.294 | 61.824 | . . . . | 126.118 |
| Somma | 3.136 | . . . . | . . . . | . . . . | 121.022 | 68.740 | . . . | 192.898 |
| RAMAL DE SANTA CRUZ | | | | | | | | |
| Nos trens de pequeno percurso | . . . . | 786.696 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 786.696 |
| » » especiaes de viajantes | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . 4 | . . . . |
| » » mixtos | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 60.728 | 4.194 | . . . . | 64.922 |
| » » de cargas | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 141.882 | 565.278 | 450.854 | 1.158.014 |
| Somma | . . . . | 786.696 | . . . . | . . . . | 202.610 | 569.472 | 450.854 | 2.009.632 |

| SECÇÕES E RAMAES | Viajantes | Bagagem | Leite | Minerio | Mercadorias diversas | Animaes | Carnes verdes | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RAMAL DE MANGARATIBA | | | | | | | | |
| Nos trens de pequeno percurso. . | . . . . | 131.994 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 131.994 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 341.512 | 7.172 | . . . . | 348.684 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 3.032 | 576 | . . . . | 3.608 |
| Somma . . . . . | . . . . | 131.994 | . . . . | . . . . | 344.544 | 7.748 | . . . . | 484,286 |
| RAMAL DE PARACAMBY | | | | | | | | |
| Nos trens de pequeno percurso. . | . . . . | 93.664 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 93.664 |
| » » de cargas . . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 7.844 | 664 | . . . . | 8.468 |
| Somma . . . . . | . . . . | 93.664 | . . . . | . . . . | 7.844 | 664 | . . . . | 102.132 |
| RAMAL DE S. PAULO | | | | | | | | |
| Nos trens de suburbios . . . . | . . . . | 35.672 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 35.672 |
| » » » viajantes e especiaes. | 225.034 | . . . . | . . . . | . . . . | 27.888 | 1.108 | . . . . | 254.030 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | 26.520 | . . . . | 1.322.692 | 481.292 | . . . . | 1.830.504 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 3.590.167 | 4.472.910 | . . . . | 8.063.077 |
| Somma . . . . . | 225.034 | 35.672 | 26.520 | . . . . | 4.940.747 | 4.955.310 | . . . . | 10.183.283 |
| RAMAL DE LIMA DUARTE | | | | | | | | |
| Nos trens mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 38.916 | 5.636 | . . . . | 44.552 |
| Somma . . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 38.916 | 5.636 | . . . . | 44.552 |
| RAMAL DE PARAOPEBA | | | | | | | | |
| Nos trens especiaes de viajantes . | 35.458 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 324 | . . . . | 35.782 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 398.253 | 82.811 | . . . . | 481.064 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 664.074 | 16.958 | . . . . | 681.032 |
| Somma . . . . . | 35.458 | . . . . | . . . . | . . . . | 1.062.327 | 100.093 | . . . . | 1.197.878 |
| Total da bitola larga em 1927. | 612.930 | 3.867.896 | 26.520 | . . . . | 12.392.043 | 10.221.687 | 2.500.510 | 29.621.592 |
| Total da bitola larga em 1926 . | 569.700 | 3.858.469 | 323.253 | 1.314.816 | 10.882.953 | 11.105.259 | 1.162.760 | 29.217.210 |
| Differença em 1927. . . . . | 43.236 | 9.427 | 296.733 | 1.314.816 | 1.509.090 | 883.572 | 1.337.750 | 404.582 |
| BITOLA ESTREITA | | | | | | | | |
| 6ª SECÇÃO | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes . | 64.276 | . . . . | . . . . | . . . . | 2.440 | . . . . | . . . . | 66.716 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 590.588 | 62.620 | . . . . | 653.208 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 856.956 | 938.696 | . . . . | 1.795.652 |
| Somma . . . . . | 64.276 | . . . . | . . . . | . . . . | 1.449.984 | 1.001.316 | . . . . | 2.515.576 |

| SECÇÕES E RAMAES | Viajantes | Bagagem | Leite | Minerio | Mercadorias diversas | Animaes | Carnes verdes | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7ª SECÇÃO | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes. | 65.146 | . . . . | . . . . | . . . . | 38.174 | 770 | . . . . | 104.090 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 551.342 | 156.078 | . . . . | 707.420 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 528.732 | 1.127.214 | . . . . | 1.655.946 |
| Somma . . . . . | 65.146 | . . . . | . . . . | . . . . | 1.118.248 | 1.284.062 | . . . . | 2.467.456 |
| LINHA AUXILIAR | | | | | | | | |
| Nos trens de suburbios . . . . | . . . . | 223.616 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 223.616 |
| » » » viajantes e especiaes . | 3.144 | . . . . | . . . . | . . . . | 1.048 | . . . . | . . . . | 4.192 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 380.282 | 87.182 | . . . . | 467.464 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 1.849.854 | 32.918 | . . . . | 1.882.772 |
| Somma . . . . . | 3.144 | 223.616 | . . . . | . . . . | 2.231.184 | 120.100 | . . . . | 2.578.044 |
| RAMAL DE PORTO NOVO | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes. | 2.484 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 2.484 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 209.584 | 22.456 | . . . . | 232.040 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 12.369 | . . . . | . . . . | 12.369 |
| Somma . . . . . | 2.484 | . . . . | . . . . | . . . . | 221.953 | 22.456 | . . . . | 246.893 |
| RÊDE FLUMINENSE | | | | | | | | |
| Nos trens de suburbios. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . |
| Nos trens de viajantes e especiaes. | 4.504 | . . . . | . . . . | . . . . | 5.930 | . . . . | . . . . | 10.434 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 301.092 | 9.728 | . . . . | 310.820 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 42.986 | 3.800 | . . . . | 46.786 |
| Somma . . . . . | 4.504 | . . . . | . . . . | . . . . | 350.008 | 13.528 | . . . . | 368.040 |
| RAMAL DE PIRANGA | | | | | | | | |
| Nos trens mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 31.728 | . . . . | . . . . | 31.728 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 6.604 | 480 | . . . . | 7.084 |
| Somma . . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 38.332 | 480 | . . . . | 38.812 |
| RAMAL DE OURO PRETO | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes. | 1.068 | . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 288 | . . . . | 1.356 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 71.438 | 13.052 | . . . . | 84.490 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 60.320 | 2.520 | . . . . | 62.840 |
| Somma . . . . . | 1.068 | . . . . | . . . . | . . . . | 131.758 | 15.860 | . . . . | 148.686 |
| RAMAL DE SANTA BARBARA | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes. | 782 | . . . . | . . . . | . . . . | 132.327 | . . . . | . . . . | 133.109 |
| » » mixtos . . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 111.618 | 3.916 | . . . . | 115.534 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 14.382 | . . . . | . . . . | 14.382 |
| Somma . . . . . | 782 | . . . . | . . . . | . . . . | 258.327 | 3.916 | . . . . | 263.025 |

| SECÇÕES E RAMAES | Viajantes | Bagagem | Leite | Minerio | Mercadorias diversas | Animaes | Carnes verdes | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RAMAL DE BELLO HORIZONTE | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes. | 7.060 | . . . . | . . . . | . . . . | 1.080 | . . . . | . . . . | 8.140 |
| » » mixtos . . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 129.926 | 7.926 | . . . . | 137.852 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 27.636 | 8.230 | . . . . | 35.866 |
| Somma . . . . . | 7.060 | . . . . | . . . . | . . . . | 158.642 | 16.156 | . . . . | 181.858 |
| RAMAL DE PIRAPORA | | | | | | | | |
| Nos trens de viajantes e especiaes. | 13.146 | . . . . | . . . . | . . . . | 8.700 | . . . . | . . . . | 21.846 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 114.358 | 39.340 | . . . . | 153.698 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 10.682 | 100.972 | . . . . | 111.654 |
| Somma . . . . . | 13.146 | . . . . | . . . . | . . . . | 133.740 | 140.312 | . . . . | 287.198 |
| RAMAL DE PIQUETE | | | | | | | | |
| Nos trens especiaes de viajantes . | 34 | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 34 | . . . . | 68 |
| » » mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 5.150 | 1.710 | . . . . | 6.860 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 10.200 | 492 | . . . . | 10.692 |
| Somma . . . . . | 34 | . . . . | . . . . | . . . . | 15.350 | 2 236 | . . . . | 17.620 |
| RAMAL DE DIAMANTINA | | | | | | | | |
| Nos trens mixtos. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 323.938 | 29.938 | . . . . | 353.876 |
| » » de cargas. . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 43.588 | 12.894 | . . . . | 56.482 |
| Somma . . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | . . . . | 367.526 | 42.832 | . . . . | 410.358 |
| Total da bitola estreita em 1927 | 161.644 | 223.616 | . . . . | . . . . | 6.475.052 | 2.663.254 | . . . . | 9.523.566 |
| Total da bitola estreita em 1926 | 213.680 | 441.451 | . . . . | 69.716 | 4.549.828 | 1.503.983 | . . . . | 7.338.860 |
| Differença em 1927. . . . . | — 52.036 | — 217.835 | . . . . | — 69.716 | 1.925.224 | 1.159.271 | . . . . | 2.184.706 |
| Total geral de 1927 . . . . | 774.580 | 4.091.512 | 26.520 | . . . . | 18.867.095 | 12.884.941 | 2.500.510 | 39.145.158 |
| Total geral de 1926 . . . . | 783.380 | 4.299.920 | 323.253 | 1.384.532 | 15.432.781 | 12.609.242 | 1.162.760 | 35.995.868 |
| Differença em 1927. . . . . | — 8.800 | — 208.408 | — 296.733 | -1.384.532 | 3 434.314 | 275.699 | 1.337.750 | 3.149.290 |

## Logares e leitos kilometro offerecidos durante o anno de 1927

| | BITOLA LARGA | | | BITOLA ESTREITA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª Classe | 2ª Classe | Total | 1ª Classe | 2ª Classe | Total |
| Suburbios — 1ª Secção — Rio . . . | 243.199.216 | 453.400.472 | 696.599.688 | . . . . | . . . . | . . . . |
| » — Ramal de S. Paulo . . | 45.542.658 | 155.373.464 | 200.916.122 | . . . . | . . . . | . . . . |
| » — Linha Auxiliar . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 70.209.312 | 137.313.000 | 207.522.312 |
| » — Rêde Fluminense . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 2.716.992 | 2.830.200 | 5.547.192 |
| Pequeno Percurso . . . . . | 376.988.024 | 739.026.616 | 1.116.014.640 | . . . . | . . . . | . . . . |
| Interior (excluindo Linha Auxiliar e Rêde Fluminense). . . | 565.940.828 | 544.997.024 | 1.110.937.852 | 110.357.850 | 99.048.76. | 209.406.614 |
| Linha Auxiliar. . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 16.635.514 | 10.374.562 | 27.010.076 |
| Rêde Fluminense. . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 15.824.952 | 15 234.424 | 31.059.376 |
| Leitos . . . . . | 100.441.276 | . . . . . | 100.441.276 | 5.456.780 | . . . . | 5.456.780 |
| Somma . . . . . | 1.332.112.002 | 1.892.797.576 | 3.224.909.578 | 221.201.400 | 264.800.950 | 486.002.350 |

## Telephone Selectivo

O Selectivo foi inaugurado em 13 de novembro de 1926, começando a funccionar, no emtanto, normalmente, em janeiro de 1927.

Ficou servido pelo Selectivo o trecho de D. Pedro II a Belém e o ramal de São Paulo, entrando em funccionamento em abril o restante da bitola larga, isto é, Belém a Bello Horizonte.

O serviço ficou distribuido da seguinte fórma:

1°. Centro — D. Pedro II — Serve de D. Pedro II a Belém.
2°. » — Barra do Pirahy — » » Belém a Palmyra.
3°. » — » » » — » » Barra a Taubaté.
4°. » — Norte — » » Taubaté a Norte.
5°. » — Lafayette — » » Palmyra a Bello Horizonte.

Os despachadores nos Centros registram em graphicos as passagens dos trens nas estações, graphicos que são enviados diariamente ao Gabinete do Selectivo e depois archivados após a leitura e respectiva critica.

São feitas no mesmo dia as communicações sobre as irregularidades verificadas nos serviços do Trafego, Locomoção e Linha.

O 1° Centro controla o serviço de 23 estações, numa extensão de 61 kilometros, e tem sob sua fiscalização a marcha diaria de 200 trens, pares e impares, assim classificados:

26 — interior
144 — pequeno percurso
30 — cargas.

Não estão incluidos 166 trens de suburbios e dois de cargas, por circularem pelas linhas ns. 1 e 2, não sujeitas ao Selectivo.

O 2° Centro fiscaliza o serviço de 48 estações, numa extensão de 262 kilometros, onde circulam 94 trens, pares e impares, isto é:

26 — interior
18 — mixtos
50 — cargas.

O 3° Centro tem a seu cargo 35 estações, numa extensão de 236 kilometros, e fiscaliza 50 trens, pares e impares, assim classificados:

20 — interior
6 — mixtos
24 — cargas.

O quarto centro controla o serviço de 29 estações, numa extensão de 150 kilometros, e fiscaliza 76 trens, pares e impares, assim classificados :

16 — Interior.
18 — Suburbios.
8 — Mixtos.
34 — Cargas.

O quinto centro fiscaliza 38 estações, numa extensão de 315 kilometros, onde circulam 60 trens, pares e impares, assim discriminados :

14 — Interior.
4 — Mixtos.
32 — Cargas.

As linhas do Selectivo abrangem, pois, 1.030 kilometros, onde se acham localizadas 173 estações.

Já está concluida e funccionando a linha directa entre D. Pedro II e Barra do Pirahy, sendo de grande necessidade a sua terminação, para ligar Norte e Bello Horizonte a D. Pedro II.

Apezar das interrupções nas linhas do Telephone Selectivo, da pouca pratica dos despachadores e da má comprehensão de um ou de outro empregado das estações e do movimento o apparelho tem prestado excellentes serviços, como elemento fiscalizador e mesmo de segurança do movimento, visto como tambem licencia os trens em caso de interrupção do telegrapho.

Para maior economia e conveniencia do serviço, a conservação das linhas e apparelhos passou a ser feita com bons resultados pela chefia do telegrapho.

*Demonstração das irregularidades annotadas e communicações dadas sobre atrazos de trens, verificadas durante o anno de 1927*

No decurso de janeiro a dezembro, verificaram-se 13.926 casos, considerados irregularidades, sobre os quaes foram feitas communicações aos departamentos das respectivas divisões, assim distribuidos :

4ª Divisão — 10.127, sendo: 8.156 por excesso de percurso e 1.971 por outros motivos, taes como: freios apertados, avaria de machinas, falta de vapor, etc.

2ª Divisão — 3.799, sendo : 3.395 de trafego, 319 de movimento e 85 de telegrapho.

Apuramos, pois, uma média mensal de 1.160,5 casos assim distribuida: 843 para a 4ª Divisão e 317,5 para a 2ª Divisão.

Pelo Selectivo foram licenciados, durante o anno, 1.263 trens, em virtude de defeitos nos apparelhos telegraphicos, sendo :

| | |
|---|---|
| 1º centro | 362 |
| 2º » | 510 |
| 3º » | 199 |
| 4º » | 111 |
| 5º » | 81 |

Com a installação do Selectivo, os trens de cargas deixaram de ter horario obrigatorio observando-se, sómente, a partida da estação inicial.

O resultado de tal providencia foi que os trens de cargas chegam ao destino com grandes adiantamentos sobre seus percursos previstos pelo horario, com melhor aproveitamento de material rodante e grande economia de combustivel.

Addicionando-se os adiantamentos obtidos verifica-se que foi de 10.179 horas a economia total dos percursos com que circularam os trens de cargas.

No calculo feito não foram levados em conta os adeantamentos inferiores á 15 minutos, por não influirem praticamente na economia do carvão.

De accôrdo com os dados fornecidos pela locomoção, a economia de percurso de 10.179 horas equivale em média a uma economia de 6.922 toneladas de carvão.

## ACCIDENTES

### Accidentes occorridos com trens de passageiros nas estações e nas linhas

| | | | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|
| *a*) Collisões de trens | | | 10 | 14 |
| *b*) Descarrilamentos | Grandes : Locomotivas e carros | | 10 | 6 |
| | Pequenos. | Locomotivas | 78 | 76 |
| | | Carros | 122 | 120 |
| *c*) Accidentes diversos | | | 15 | 14 |
| | | | 235 | 230 |

### Idem com trens de carga

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *a*) Collisões de trens | | | 4 | 10 |
| *b*) Descarrilamentos | Grandes : Locomotivas e carros | | 6 | 4 |
| | Pequenos. | Locomotivas | 35 | 33 |
| | | Carros | 57 | 54 |
| *c*) Accidentes diversos | | | 14 | 11 |
| | | | 116 | 112 |

*Observações* — Nos accidentes diversos figuram animaes na linha, abalroamentos com bondes, trollys, carroças, etc.

Deram-se em 1927, 201 accidentes pessoaes, havendo 156 feridos e 45 mortos. Destes totaes 142 feridos e 36 mortos foram devido á imprudencia na travessia de linhas, embarque e desembarque de trens em movimento, etc. Dos feridos 81 eram empregados e 75 populares. Dos mortos eram empregados 20 e populares 25.

Quadro dos accidentes pessoaes e materiaes occorridos durante os annos de 1926 e 1927

| | | | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|
| *Collisões* | Entre estações | Insufficiencia de signaes | — | — |
| | | Engano de chaves | — | — |
| | | Engano de licenças | — | — |
| | | Engano do pessoal da machina | — | 3 |
| | | Diversos | 1 | — |
| | Nas estações | Engano de chaves | 2 | 3 |
| | | Engano de licenças | — | 4 |
| | | Engano do pessoal da machina | 7 | 4 |
| | | Insufficiencia de signaes | 4 | 10 |
| | | Diversos | — | — |
| | | | 14 | 24 |
| *Descarrilamentos* | Defeitos na linha e na ponte | Trilho partido | 16 | 6 |
| | | Chaves ou cruzamentos defeituosos | 4 | 1 |
| | | Abertura de linha | 5 | 8 |
| | | Por agua | — | 1 |
| | | Por fogo | — | — |
| | | Outros defeitos na ponte | 4 | — |
| | | Insufficiencia de signaes | — | — |
| | | Linhas em más condições | — | — |
| | | Diversos | — | 1 |
| | Defeito do material rodante | Rodas defeituosas | 2 | 5 |
| | | Eixos defeituosos | 2 | 3 |
| | | Trucks defeituosos | 5 | 14 |
| | | Engates defeituosos | 1 | 5 |
| | | Freios defeituosos | 4 | 3 |
| | | Diversos | 64 | 52 |
| | Negligencia na execução do serviço | Falta de cuidado no manejo das chaves | 52 | 46 |
| | | Falta de cuidado no manejo das locomotivas | 9 | 10 |
| | | Falta de cuidado na reparação das linhas | 7 | 10 |
| | Obstrucções imprevistas | Gado | 7 | 25 |
| | | Innundações | — | — |
| | | Obstrucções criminosas | — | — |
| | | Barreiras | 60 | 39 |
| | | Diversos | 4 | 1 |
| | Inexplicaveis | | 62 | 58 |
| | | | 308 | 288 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Outros accidentes* | Em locomotivas | Explosões | 8 | 2 |
| | | Outros accidentes em locomotivas | — | 13 |
| | | Diversos | 7 | 7 |
| | Carros queimados durante o percurso | Fogo devido ás lampadas | — | — |
| | | Fogo devido ás locomotivas | 6 | 3 |
| | | Fogo devido aos fogões | — | — |
| | | Diversos motivos | 8 | 5 |
| | | Outras causas | — | — |
| | | | 29 | 30 |

| | 1926 | 1927 | | |
|---|---|---|---|---|
| Collisões | 14 | 24 | Trem-kilometro por 1 accidente | 1.215.366 |
| Descarrilamentos | 308 | 288 | Trem-kilometro por 1 accidente | 55.243 |
| Outros accidentes | 29 | 30 | Trem-kilometro por 1 accidente | 586.728 |
| | 351 | 342 | | |

| | | Empregados | | Passageiros | | Transeuntes | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Accidentes pessoaes* | Feridos devido a | Collisões | 14 | 8 | 10 | — | 1 | — | 25 | 8 |
| | | Descarrilamentos | 13 | 4 | 12 | 2 | 3 | — | 28 | 6 |
| | | Outros motivos | 68 | 69 | 33 | 47 | 40 | 26 | 141 | 142 |
| | | | | | | | | | 194 | 156 |
| | Fallecimentos devido a | Collisões | 1 | — | 1 | — | 1 | — | 3 | — |
| | | Descarrilamentos | 2 | 6 | 2 | 3 | 1 | — | 5 | 9 |
| | | Outros motivos | 17 | 14 | 20 | 4 | 8 | 18 | 45 | 36 |
| | | | | | | | | | 53 | 45 |

| | 1926 | 1927 | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Trem-kilometro | 17.015.135 |
| Grandes | 30 | 24 | Trem-kilometro por 1 accidente | 708.922 |
| Medios | 113 | 111 | Trem-kilometro por 1 accidente | 153.289 |
| Pequenos | 208 | 207 | Trem-kilometro por 1 accidente | 8.219 |
| | 351 | 342 | | |

Relação dos trens e machinas da Leopoldina Railway, que circularam entre Triagem e Porto Novo e vice-versa, durante o anno de 1927

| 1927 — MEZES | TRIAGEM A ENTRE RIOS | | | | ENTRE RIOS A PORTO NOVO | | | | | | PORTO NOVO A ENTRE RIOS | | | | | ENTRE RIOS A TRIAGEM | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Cargas | Passageiros | Lacticinios | Machinas | Cargas | Passageiros | Lacticinios | Machinas | Administração | Autamoveis | Carga | Passageiros | Machinas | Administração | Automoveis | Cargas | Passageiros | Machinas | Administração | Inspecção |
| Janeiro | 31 | 5 | 2 | — | 4 | — | 2 | 1 | — | — | 4 | — | 1 | — | — | 33 | 5 | 2 | — | — |
| Fevereiro | 36 | — | — | — | 5 | — | — | — | 1 | 1 | 5 | — | 1 | — | 1 | 35 | — | — | — | — |
| Março | 35 | — | — | 1 | 3 | — | — | — | — | — | 3 | — | 2 | — | — | 34 | — | — | — | 1 |
| Abril | 31 | — | — | 1 | 5 | — | — | 1 | — | — | 6 | — | — | 1 | — | 31 | — | 1 | — | — |
| Maio | 37 | — | — | 1 | 3 | | — | — | — | 1 | 4 | — | 1 | — | — | 37 | — | — | 1 | — |
| Junho | 34 | — | — | 1 | 5 | — | — | — | — | — | 5 | — | — | — | — | 34 | — | 1 | — | — |
| Julho | 33 | — | — | — | 5 | — | — | — | — | — | 3 | 1 | 2 | — | — | 33 | — | 1 | — | — |
| Agosto | 32 | — | — | — | 7 | 1 | — | — | — | — | 6 | 1 | 2 | — | — | 29 | — | — | | — |
| Setembro | 29 | — | — | 1 | 3 | — | — | 1 | — | 1 | 3 | — | 1 | — | — | 29 | — | 1 | — | — |
| Outubro | 37 | — | — | — | 6 | — | — | — | — | — | 5 | — | 2 | — | — | 38 | — | 1 | — | — |
| Novembro | 42 | — | — | — | 6 | — | — | — | — | — | 5 | — | 2 | — | — | 40 | — | 1 | — | — |
| Dezembro | 34 | — | — | — | 7 | — | — | — | — | — | 8 | — | 3 | — | — | 36 | — | 2 | — | — |
| Total | 411 | 5 | 2 | 5 | 59 | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 57 | 2 | 17 | 1 | 1 | 409 | 5 | 10 | 1 | 1 |

## Resumo

| | |
|---|---|
| Trens de carga | 936 |
| » » passageiros | 13 |
| » » administração | 3 |
| » » inspecção | 1 |
| » » lacticinios | 4 |
| Machinas | 35 |
| Automoveis | 4 |
| | 996 |

## LAVANDERIA

Nesta dependencia, cujo saldo ainda é relativamente reduzido, em razão dos preços por demais razoaveis que servem de base para o calculo de lavagem de roupa, se verificou o seguinte movimento:

Foram lavados:

| | |
|---|---|
| 255.636 lençóes a $150 | 38:345$400 |
| 77.311 toalhas de carros a $100 | 7:731$100 |
| 163.333 fronhas a $100 | 16:334$300 |
| 133.586 toalhas de rosto a $100 | 13:358$600 |
| 25.398 capas de carros a $500 | 12:699$000 |
| 973 » » autos a 1$000 | 973$000 |
| Total | 89:440$400 |

A despesa foi a seguinte:

| | | |
|---|---|---|
| Pessoal | 54:074$743 | |
| Material | 21:560$294 | 75:635$037 |
| Saldo | | 13:805$363 |

## 3ª Sub-Divisão

### TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO

*Apparelhamento e linhas telegraphicas.* — Foram installados os apparelhos telegraphicos Morse com relais nas seguintes linhas: linha 2 com entrada em D. Pedro II, Palmyra e Lafayette. Linha 3 com entrada em D. Pedro II, Palmyra e Lafayette. Linha 28 com entrada em Lafayette, Bello Valle e Bello Horizonte. Linha 4 com entrada em D. Pedro II, Belém, Barra, Juparanã, Entre-Rios e Juiz de Fóra. Linha 5 com entrada em D. Pedro II, Cruzeiro, Taubaté e Norte. Linha 6 com entrada em D. Pedro II, Barra, Rezende, Cruzeiro, Cachoeira, Taubaté, Jacarehy e Norte.

Muitas das linhas telegraphicas antigas estão em máo estado, impedindo assim o emprego dos apparelhos rapidos impressores modernos de grande rendimento que podiam ser muito uteis nas communicações de D. Pedro II com Norte, Lafayette e Bello Horizonte, centros onde já existe um intenso trafego telegraphico.

Ha necessidade imprescindivel da reconstrucção de algumas linhas telegraphicas, principalmente no ramal de S. Paulo, linha do centro e sertão, onde é limitadissimo o numero dellas, tendo em vista o constante augmento de serviço. Precisa ser prolongada a linha 2 de Lafayette a Corintho; a linha 3 até Ponte Nova; a 32 até Montes Claros; a 4 até Lafayette; a 14 até Belém, e ser terminada a construcção da linha directa de Curvello a Diamantina. As linhas 23 e 24, que se acham paradas em Pinheiro, deveriam ser prolongadas até Cruzeiro afim de facilitar o serviço telegraphico, ficando a 5 para communicação directa de D. Pedro II com Norte; as linhas 6 e 7 para as communicações intermedias entre D. Pedro II e Norte e as linhas 23 e 24 para as communicações entre Barra do Pirahy e Cruzeiro. O serviço que actualmente é feito pelas linhas 5 e 6, entre Barra e Cruzeiro, passaria a ser feito pelas linhas 23 e 24. O cabo telegraphico que estava parado em Cascadura já está em funccionamento até Bento Ribeiro, convindo que o mesmo seja levado até Deodoro, seu ponto terminal.

Taes ampliações completarão efficazmente a remodelação do serviço telegraphico, attendendo melhor ás estações intermedias, por quanto as installações radio-telegraphicas, referidas na introducção, descongestionaram o serviço principal entre os grandes centros.

Quadro demonstrativo dos telegrammas transmittidos e recebidos pelas diversas estações desta Estrada durante o anno de 1927

| ESPECIE | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Palavras | Renda | Quantidade | Palavras |
| Estrada . . . . | 1.582.160 | 36.644.563 | 8.723:442$600 | 2.983.897 | 53.339.965 |
| Particular. . . . | 33.289 | 452.364 | 82:104$000 | 38.505 | 528.636 |
| Governo . . . . | 2.803 | 48.850 | 15:311$500 | 2.118 | 62.085 |
| Totaes. . . | 1.618.252 | 37.145.777 | 8.820:858$100 | 3.094.520 | 53.930.686 |

*Telephones* — O serviço telephonico funccionou com regularidade.

O cabo telephonico para o centro com bateria central a ser installado em Deodoro, já se acha em Bento Ribeiro, tornando-se imprescindivel o seu prolongamento até aquella estação.

O actual centro de communicação com o telephone urbano do Rio de Janeiro com 10 troncos da Light e ramaes, existente na estação de D. Pedro II, acha-se em local improprio, tornando-se necessario ser transferido para junto de nosso centro telephonico official, já tendo havido entendimento com a Companhia Light para ser ampliado 15 troncos e 80 ramaes, no intuito de melhor attender ás necessidades de communicações. O serviço de inter-communicação em D. Pedro II, Locomoção e Norte funccionou normalmente.

*Adel* e *Block-System* — Verificou-se que para maior efficiencia no funccionamento do Block System e do Block Adel torna-se imprescindivel uma reforma nas suas installações, principalmente nas linhas de transmissão e pedaes, com o que parece sanar as irregularidades verificadas no movimento de trens dos suburbios. Torna-se, pois, necessaria a acquisição de novos grupos de motores geradores em vista do grande uzo dos que se acham ha mais de 15 annos em serviço constante.

*Serviço chronometrico* — Para melhor attender aos serviços do interior, organizou-se uma distribuição dos ajudantes do serviço chronometrico em 6 trechos, a saber:

*1º Trecho* — Séde D. Pedro II : Suburbios até Deodoro.

*2º Trecho* — Séde D. Pedro II : A. Maia, Porto Novo, Rêde Fluminense, Valenciana, Ramal de Santa Cruz, Deodoro, Belém e Ramal de Paracamby.

*3º Trecho* — Séde D. Pedro II : Belém a Palmyra, Ramal de Mercedes e Ramal de Lima Duarte.

*4º Trecho* — Séde D. Pedro II : Barra a Norte e Ramal de Piquete.

*5º Trecho* — Séde Bello Horizonte : Palmyra a Bello Horizonte (bitola larga e estreita) Ramaes de Ponte Nova e Santa Barbara.

*6º Trecho* — Séde Bello Horizonte. — Bello Horizonte a Montes Claros, Ramaes Pirapora e Diamantina.

O principal defeito existente no serviço chronometrico é motivado pela variedade de typos de relogios em uso, na sua maioria adquiridos em concorrencia publica, não correspondendo ás necessidades do serviço a que são destinados, pois attenderam principalmente ao criterio do preço, menosprezando-se a parte technica, a mais importante em taes assumptos. Dentre os typos existentes está sendo estudado o que melhor se adapte ao serviço, de fórma a ser adoptado como typo padrão. Para maior regularidade do serviço de movimento de trens determinou-se que além do D H, transmittido pela sala dos apparelhos de D. Pedro II ás estações do interior, logo após a sua recepção pelos signaes horarios radiotelegraphicos, as referidas estações acertem seus relogios pelos centros dos apparelhos selectivos, que tambem recebem o D H, nos trechos onde houver tal telephone.

*Gaz Pintsch* — Existem ainda muitos carros illuminados a gaz, principalmente dormitorios, que ha muito já deviam ter sido transformados para illuminação electrica, attendendo tambem a que as Usinas que fabricam o gaz Pintsch não estão em boas condições principalmente a de Sabará. Para suppressão do serviço desta Usina estão sendo transferidos para além Bello Horizonte carros illuminados a electricidade.

*Usina Electrica.* — O serviço de illuminação no trecho de Serra a Barra do Pirahy continúa máo, devido as constantes interrupções no fornecimento de luz por parte da Empreza Fluminense de Força e Luz, como tambem devido ao máo estado das linhas de transmissão, que não eram reparadas pela referida Empreza. A illuminação em geral precisa ser reformada, para o que se está projectando illuminação mais efficiente para os pateos das principaes estações, de accôrdo com a moderna technica de illuminação, lançando mão de projectores Novalux da General Electric, já tendo sido estudados os projectos de Maritima, D. Pedro II e Bello Horizonte. Cuida-se parallelamente de melhorar, com os recursos existentes, a illuminação das plataformas e pequenos pateos.

Ha necessidade da acquisição de alguns grupos a gazolina para a illuminação efficiente das estações onde não haja fonte de energia electrica para evitar que o movimento de trens durante a noite seja prejudicado, em virtude de uma illuminação deficiente. Está-se providenciando para que a Companhia Light ligue directamente á sua rede de baixa tensão as estações de Del Castillo, Thomaz Coelho, Engenheiro Leal, Magno, Tury-Assú, Honorio Gurgel e Costa Barros, na Linha Auxiliar; Anchieta, Nilopolis, Mesquita, Nova Iguassú, na Linha do Centro, collocando os respectivos medidores, supprimindo-se, dest'arte, as linhas de transmissão de alta tensão de São Christovão a Costa Barros e de Anchieta a Nova Iguassú, bem como a Usina de Magno, cujos materiaes poderão ser aproveitados em outros misteres.

Existem, actualmente, 217 carros da bitola larga e 86 da bitola estreita illuminados a electricidade, cujos accumuladores, num total de 7.272, são reformados, pelo menos, uma vez por anno. Para a carga dos accumuladores da bitola estreita existe, em Bello Horizonte (Horto Florestal), um grupo bastante avariado. Existe, em experiencia nos trens de suburbios, tres carros de 1ª classe e um de 2ª e nos trens do interior dois carros dormitorios com installações electricas, comprehendendo os seguintes systemas de illuminação: 1 Stone, 1 Safety Car, 1 Karlighting, que alimenta o de 2ª classe e os dois ultimos Pintsch, installações essas constantemente examinadas.

Com as providencias ultimamente tomadas, o serviço de illuminação electrica dos carros melhorará sensivelmente, pois o projecto para a construcção de Usinas transformadoras-geradoras em S. Diogo, Bello Horizonte e Norte, para carga de accumuladores, já se acha prompto.

E' pensamento installar, em S. Diogo, dois grupos de 150 ampères, cada um; em Norte um grupo de 150 ampères e em Bello Horizonte outro de 150 ampères, para attender tambem aos carros de bitola estreita; essas Usinas serão apparelhadas com machinas apropriadas para a execução de todo o serviço que lhes está affecto, continuando em D. Pedro II o grupo ali existente para attender aos carros de luxo.

Com a construcção da nova Usina de S. Diogo, o grupo gerador de 120 ampères e 35 volts existente na actual Usina poderá ser montado no Deposito de Entre Rios, afim de attender á carga de accumuladores dos carros, na Linha Auxiliar, visto existir, no referido deposito, uma secção de reparações de carros.

*Districtos Telegraphicos* — O serviço telegraphico que era subdividido em oito districtos telegraphicos, passou a sel-o, em 10, cada um com o seu feitor, tendo, além desses, um para o serviço telephonico e o outro para as installações do Selectivo. Já tem sido verificado bom resultado com a nova organização feita, principalmente quando se tem de apurar responsabilidades.

*Trabalhos diversos.* — Foram entre outros executados os seguintes:

Novas installações telegraphicas em Belém, Carlos de Campos, Guararema, Barra Mansa, Engenheiro Goulart, Engenheiro Neiva, Guaratinguetá, Apparecida, Inspector Octalicio, Francisco Bernardino, Professor Miguel Pereira, Barão de Vassouras, Ponte Nova a Lavras Velhas, Beltrão, Burnier, Siderurgica e Vera Cruz.

Novas installações telephonicas em Serraria e Sabará.

Novas installações de luz e reformas de installações foram feitas nas estações de Independencia, Tury-Assú, S. José dos Campos, Taboas, Marzagão, Floriano, Barra Mansa, Realengo, Engenheiro S. Paulo, Santa Barbara, Sabará, Arrojado Lisboa, Brumadinho, Rocha Sobrinho, Buenopolis e Sacra Familia.

No dia 10 de agosto terminou a construcção da linha seis no ramal de São Paulo melhorando as communicações de Norte com Cachoeira, Taubaté e Jacarehy.

## TOTAES

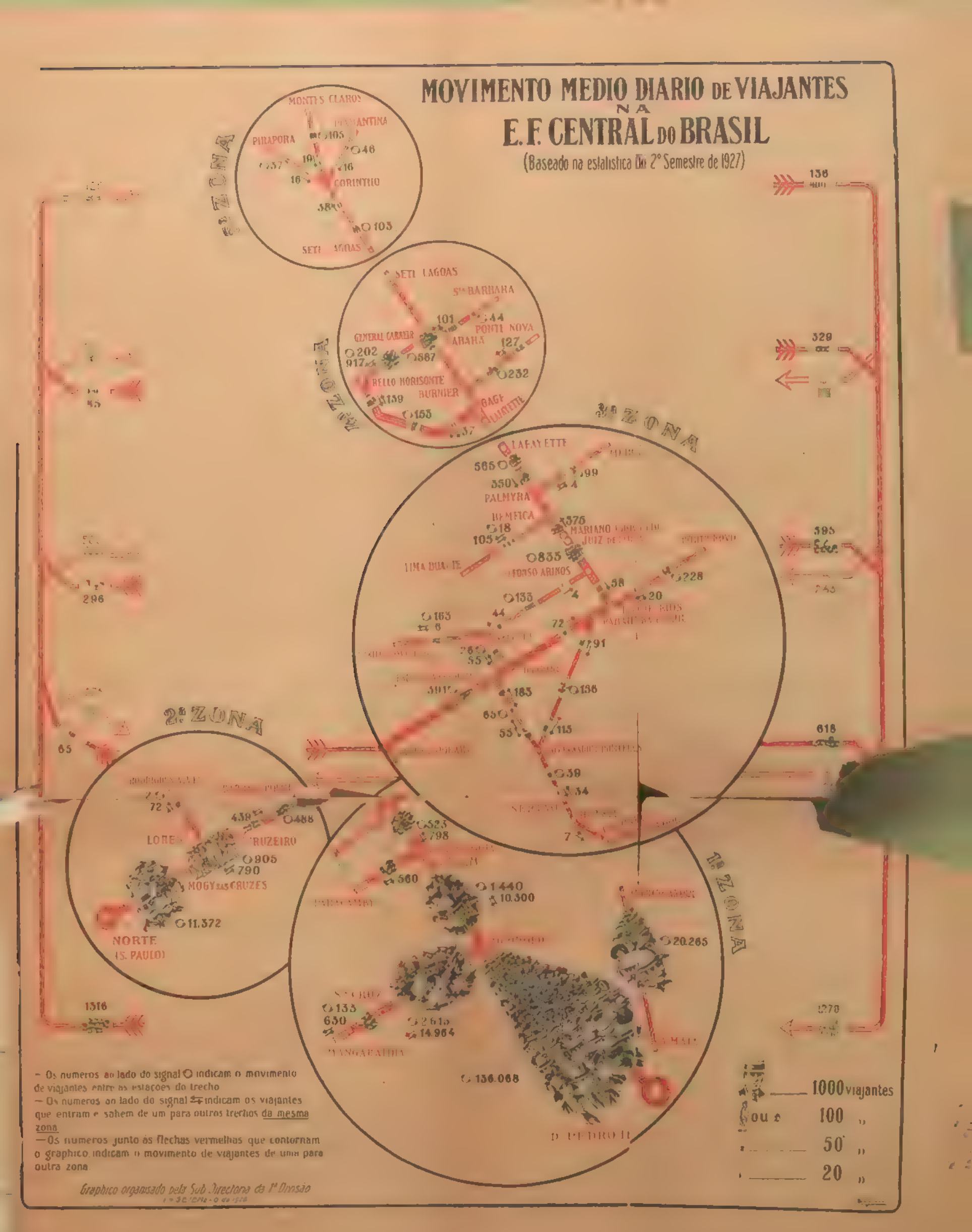
| | JANTES-KILOMETRO | | TONELADAS-KILOMETRO | RECEITA |
|---|---|---|---|---|
| | larga | Bitola estreita | 1 vk.=500 ks. | |
| Sub | 780.200 | 181.223.470 | 703.501.835 | 14.501:389$200 |
| Inte | 762.198 | 65.032.713 | 194.397.455 | 24.284:538$921 |
| Cac | 622.145 | — | 1.311.072 | 249:294$600 |
| Por | 064.813 | 2.461.611 | 7.263.212 | 1.357:064$278 |
| Por | 181.372 | 15.157 | 98.264 | 38:150$300 |
| Por | 777.629 | 5.505.424 | 25.641.526 | 2.660:940$372 |
| Por | 189.526 | 47.319 | 118.423 | 59:120$000 |
| Por | — | — | — | 221:806$000 |
| Rec | — | — | — | 2.534:271$900 |
| Ev | — | — | — | 812:330$900 |
| | 377.883 | 254.285.694 | 932.331.787 | 46.718:906$471 |
| Tr | 572.361 | — | 64.286.180 | 1.414:296$180 |
| | 950.244 | 254.285.694 | 996.617.967 | 48.133:202$651 |
| | 839.972 | 177.863.530 | 128.569.246 | 43.544:580$200 |
| | 447.121 | 192.326.435 | 128.854.149 | 44.058:463$720 |

# VIAJANTES

| RESUMO GERAL — 1927 | PRIMEIRA CLASSE | | | | SEGUNDA CLASSE | | | | TOTAES | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | QUANTIDADE | VIAJANTES-KILOMETRO | | RECEITA | QUANTIDADE | VIAJANTES-KILOMETRO | | RECEITA | QUANTIDADE | VIAJANTES-KILOMETRO | | TONELADAS-KILOMETRO — 1 vk. -500 ks. | RECEITA |
| | | Bitola larga | Bitola estreita | | | Bitola larga | Bitola estreita | | | Bitola larga | Bitola estreita | | |
| Suburbios e Pequeno Percurso | 25.656.841 | 478.749.780 | 63.265.039 | 7 579:929$900 | 41.204.050 | 747.030.420 | 117.958.431 | 6.921:459$300 | 66.860.891 | 1.225.780.200 | 181.223.470 | 703.501.835 | 14.501:389$200 |
| Interior | 1.882.416 | 196.950.157 | 20.104.148 | 15.654:912$900 | 2.998.119 | 126.812.041 | 44.928.565 | 8.629:626$021 | 4.880.535 | 323.762.198 | 65.032.713 | 194.397.455 | 24.284:538$921 |
| Cadernetas kilometricas | 25.470 | 2.622.145 | — | 249:294$600 | — | — | — | — | 25.470 | 2.622.145 | — | 1.311.072 | 249:294$600 |
| Por conta dos Estados | 38.613 | 7.211.949 | 1.147.549 | 898:745$800 | 32.168 | 4.852.864 | 1.314.062 | 458:318$478 | 70.781 | 12.064.813 | 2.461.611 | 7.263.212 | 1.357:064$278 |
| Por conta das Estradas | 756 | 167.423 | 8.436 | 36:050$300 | 70 | 13.949 | 6.721 | 2:100$000 | 826 | 181.372 | 15.157 | 98.264 | 38:150$300 |
| Por conta dos Ministerios | 51.770 | 19.370.263 | 2.826.124 | 2.309:749$572 | 142.896 | 26.407.366 | 2.679.300 | 351:190$800 | 194.666 | 45.777.629 | 5.505.424 | 25.641.526 | 2.660:940$372 |
| Por conta da Prefeitura do Districto Federal | 212 | 105.205 | 31.270 | 56:740$000 | 114 | 84.321 | 16.049 | 2:380$000 | 326 | 189.526 | 47.319 | 118.423 | 59:120$000 |
| Poltronas | — | — | — | 221:806$000 | — | — | — | — | — | — | — | — | 221:806$000 |
| Receita de carros dormitorios | — | — | — | 2.534:271$900 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2.534:271$900 |
| Eventuaes | — | — | — | 812:330$900 | — | — | — | — | — | — | — | — | 812:330$900 |
| Totaes | 27.656.078 | 705.176.922 | 87.382.566 | 30.353.831$872 | 44.377.417 | 905.200.961 | 166.903.128 | 16.365:074$599 | 72.033.495 | 1.610.377.883 | 254.285.694 | 932.331.787 | 46.718:906$471 |
| Transportes por conta da Estrada | 209.251 | 128.572.361 | — | 1.414:296$180 | — | — | — | — | 209.251 | 128.572.361 | — | 64.286.180 | 1.414:296$180 |
| Totaes em 1927 | 27.865.329 | 833.749.283 | 87.382.566 | 31.768:128$052 | 44.377.417 | 905.200.961 | 166.903.128 | 16.365:074$599 | 72.242.746 | 1.738.950.244 | 254.285.694 | 996.617.967 | 48.133:202$651 |
| » » 1926 | 28.816.656 | 773.885.034 | 52.096.375 | 29.790:557$700 | 40.315.291 | 884.954.938 | 125.767.155 | 13.754:022$500 | 69.131.297 | 1.658.839.972 | 177.863.530 | 128.569.246 | 43.544:580$200 |
| » » 1925 | 28.096.490 | 764.320.370 | 68.937.717 | 28.864:995$320 | 39.352.128 | 884.126.751 | 123.388.718 | 15.193:468$400 | 67.448.618 | 1.648.447.121 | 192.326.435 | 128.854.149 | 44 058:463$720 |

# MOVIMENTO MEDIO DIARIO DE VIAJANTES NA E. F. CENTRAL DO BRASIL

(Baseado na estatistica do 2° Semestre de 1927)




— Os numeros ao lado do signal ○ indicam o movimento de viajantes entre as estações do trecho

— Os numeros ao lado do signal ⇄ indicam os viajantes que entram e sahem de um para outros trechos da mesma zona

— Os numeros junto ás flechas vermelhas que contornam o graphico indicam o movimento de viajantes de uma para outra zona

*Graphico organisado pela Sub Directoria da 1ª Divisão*

| SECÇÕES | | IMPORTAÇÃO | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | RECEITA | PESO (TONEL.) | TONELADAS-KILOMETRO | | RECEITA |
| | | | B. larga | B. estreita | |

## MERCADORIAS

| SECÇÕES DO TRAFEGO — 1927 | EXTENSÃO KILOMETRICA | INTERESTACIONAL | | | | EXPORTAÇÃO | | | | IMPORTAÇÃO | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PESO (TONEL.) | TONELADAS-KILOMETRO | | RECEITA | PESO (TONEL.) | TONELADAS-KILOMETRO | | RECEITA | PESO (TONEL.) | TONELADAS-KILOMETRO | | RECEITA |
| | | | B. larga | B. estreita | | | B. larga | B. estreita | | | B. larga | B. estreita | |
| 1ª Secção — Central a Belém | 62 | 246.793 | 11.846.103 | — | 1.077:995$400 | 661.190 | 180.187.641 | 25.756.010 | 16.888:596$015 | 654.060 | 210.013.394 | 28.206.179 | 20.171:851$815 |
| 2ª Secção — Belém a Barra do Pirahy | 46 | 7.810 | 281.183 | — | 22:494$700 | 24.071 | 7.121.646 | 944.366 | 539:875$100 | 35.060 | 8.698.021 | 1 826.391 | 602:022$600 |
| 3ª Secção — Barra do Pirahy a Entre Rios | 89 | 7.957 | 557.034 | — | 44:005$700 | 25.605 | 5.126.387 | 2.121.346 | 506:056$400 | 13.564 | 6.325.120 | 1.164.257 | 591:660$800 |
| 4ª Secção — Entre Rios a M. Procopio | 80 | 39.082 | 2.501.278 | — | 195:099$700 | 74.788 | 18.808.032 | 9.121.396 | 2.243:647$000 | 98.810 | 27.535.753 | 8.131.426 | 2.736:040$000 |
| 5ª Secção — M. Procopio a Lafayette | 185 | 37.406 | 5.536.135 | — | 442:890$800 | 65.073 | 16.639.262 | 7.237.623 | 2.017:159$700 | 76.290 | 22.629.273 | 9.401.329 | 2 582:448$000 |
| 6ª Secção — Lafayette a Sete Lagôas | 222 | 22.160 | — | 3.922.383 | 337:325$000 | 51.270 | 6.010.842 | 10.124 266 | 1.195:673$600 | 47.580 | 8.301.281 | 12 316.184 | 1.257:038$600 |
| 7ª Secção — Sete Lagoas a Montes Claros | 432 | 22.683 | — | 7.825.636 | 539:968$900 | 33.374 | 5.501.484 | 9.171.121 | 715:772$800 | 22.895 | 3.938 958 | 10.426.734 | 853:232$800 |
| Ramal de Deodoro a Mangaratiba | 82 | 12.205 | 793.346 | — | 64:261$100 | 41.193 | 6.367.461 | 3.106.941 | 739:003$400 | 43.891 | 6.843.564 | 3.268.337 | 819:064$000 |
| » de Paracamby | 6 | 14.895 | 57.665 | — | 7:784$800 | 5.796 | 921.326 | 603.189 | 121:962$800 | 9.512 | 1.156.239 | 273.664 | 192:956$000 |
| » de São Paulo | 408 | 69.124 | 24.032.341 | 18.793 | 2.521:009$600 | 283.059 | 105.470.008 | 108.459 | 8.781:514$400 | 364.096 | 87.540.639 | 192.307 | 7.124:347$200 |
| Linha Auxiliar | 166 | 23.294 | — | 3.480.249 | 281:900$200 | 55.539 | 18.303.354 | 12.430.527 | 1.479:976$600 | 52.482 | 6.860.322 | 13.466.369 | 1.484:462$000 |
| » » (Rêde Fluminense) | 207 | 12.461 | — | 2.069.149 | 148:982$000 | 31.184 | 3.121.146 | 5.518.957 | 595:928$100 | 22.668 | 4.551.931 | 6.121.244 | 624:612$600 |
| Ramal de Porto Novo | 64 | 6.445 | — | 329.070 | 26:953$200 | 22.330 | 3.227.648 | 2.117.505 | 422:267$100 | 11.535 | 2.259.422 | 4.621.360 | 482:224$200 |
| » de Lima Duarte | 52 | 1.921 | 80.707 | — | 6:698$700 | 6.043 | 961.326 | 611.653 | 127:275$400 | 2.876 | 664.213 | 955.824 | 64:368$600 |
| » de Piranga | 57 | 1.562 | — | 71.870 | 5:748$800 | 5.385 | 951.642 | 493.802 | 109:227$600 | 3.712 | 407.532 | 1.643.325 | 164:068$600 |
| » de Paraopeba | 162 | 10.320 | 1.331.388 | — | 79:883$300 | 20.280 | 3.216.641 | 2.092.064 | 419:387$700 | 6.724 | 4.321.641 | 4.527.062 | 528:222$200 |
| » de Ponte Nova | 145 | 12.240 | — | 1.419.955 | 97:976$900 | 29.117 | 3.641.626 | 4 074.503 | 601:858$100 | 6.338 | 3.542 513 | 4.603.120 | 562:028$000 |
| » de Santa Barbara | 76 | 13.030 | — | 794.834 | 55:638$400 | 30.877 | 4.051.951 | 4.161.346 | 739:196$800 | 12.282 | 3.594.311 | 5.326.331 | 624:465$000 |
| » de Bello Horizonte | 14 | 55.776 | — | 613.584 | 51:537$700 | 158.812 | 46.826.472 | 18.502.040 | 5.102:238$200 | 124.176 | 14.073.510 | 14.124.346 | 1.809:432$800 |
| » de Pirapóra | 156 | 8.211 | — | 1.026 469 | 72:879$600 | 25.377 | 2.026.341 | 4.201.341 | 412:986$900 | 59.270 | 2.553.231 | 4 726.261 | 516:844$000 |
| » de Diamantina | 148 | 9.655 | — | 1.139.361 | 86:591$500 | 25.312 | 4 202.152 | 2.531.011 | 531:919$900 | 7.254 | 2.253.609 | 4.326.427 | 500:082$800 |
| Totaes | — | 635.030 | 47.017.180 | 22.711.353 | 6.167:626$900 | 1.675.675 | 442.684.388 | 125.029.466 | 44.291:533$615 | 1.675.675 | 428.065.377 | 139.648.477 | 44.291:533$615 |

## RECAPITULAÇÃO

| | PESO EM TONELADAS | TONELADAS-KILOMETRO | | RECEITA |
|---|---|---|---|---|
| | | B. larga | B. estreita | |
| Interestacional | 635.030 | 47.017.180 | 22.711.353 | 6.167:626$000 |
| Exportação | 1.675.675 | 442.684.388 | 125.029.466 | 44.291:533$615 |
| Trafego mutuo | 746.296 | 159.407 237 | 31.637.600 | 21.379:606$000 |
| Por conta dos Estados | 01.767 | 5.468.740 | 2.325.134 | 979:598$600 |
| Por conta das Estradas em trafego mutuo | 25.631 | 8 034.479 | 4.516 321 | 1.505:602$100 |
| Por conta dos Ministerios | 66.827 | 4.218.070 | 2.121.111 | 2.139:622$200 |
| Por conta da Prefeitura do Districto Federal | 5.429 | 764 | — | 210$300 |
| Totaes | 3.216.655 | 666.830.858 | 188.340.985 | 76.463.798$815 |
| Transportes por conta da Estrada | 690.760 | 132.109.626 | 28 351.362 | 4 332:446$700 |
| Totaes geraes | 3.907.415 | 798.940$484 | 216.692 347 | 80 796:245$515 |

1880, 1890, 1900, 1910, 1915, 1920 a 1927

Subur

1ª Se

2ª Se

3ª Se

4ª Se

5ª Se

6ª Se

7ª Se

Rama

»

# ENCOMMENDAS

| SECÇÕES DO TRAFEGO — 1927 | EXTENSÃO KILOMETRICA | PESO EM TONELADAS | | TONELADAS KILOMETRO | | | | IMPORTANCIAS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1927 | 1926 | 1927 | | 1926 | | 1927 | 1926 |
| | | | | B. LARGA | B. ESTREITA | B. LARGA | B. ESTREITA | | |
| Suburbios e pequeno percurso — Rotulos | | 22.640 | 18.843 | 350.977 | 39.318 | 256.277 | 39.572 | 287:367$900 | 208:032$000 |
| 1ª Secção — Central a Belém | 62 | 35.448 | 37.715 | 14.782.640 | 1.240.763 | 11.778.894 | 1.532.041 | 3.533:710$810 | 5.646:729$034 |
| 2ª Secção — Belém a Barra do Pirahy | 46 | 5.116 | 3.652 | 331.583 | 100.748 | 401.093 | 55.889 | 133:437$100 | 97:861$100 |
| 3ª Secção — Barra do Pirahy a Entre Rios | 89 | 10.530 | 7.945 | 556.679 | 341.815 | 425.036 | 185.934 | 246:561$300 | 68:392$100 |
| 4ª Secção — Entre Rios a Mariano Procopio | 80 | 13.182 | 9.886 | 1.836.093 | 912.471 | 1.775.424 | 338.586 | 539:966$200 | 331:743$700 |
| 5ª Secção — Mariano Procopio a Lafayette | 185 | 16.145 | 21.399 | 2.160.804 | 380.242 | 1.761.918 | 1.330.028 | 509:373$100 | 418:260$400 |
| 6ª Secção — Lafayette a Sete Lagôas | 222 | 2.443 | 2.426 | 227.682 | 163.536 | 347.593 | 144.157 | 116:220$300 | 124:482$500 |
| 7ª Secção — Sete Lagôas a Montes Claros | 432 | 2.142 | 1.926 | 52.951 | 365.694 | 145.485 | 257.437 | 133:033$000 | 97:916$300 |
| Ramal de Deodoro a Mangaratiba | 82 | 8.010 | 12.559 | 398.692 | 1.489 | 643.070 | 5.023 | 151:757$800 | 193:713$800 |
| » de Paracamby | 6 | 407 | 901 | 15.799 | 1.016 | 55.462 | 5.887 | 12:931$000 | 16:073$100 |
| » de São Paulo | 408 | 68.663 | 72.894 | 13.351.445 | 1.364.143 | 13.087.185 | 742.533 | 3.658:861$300 | 3.141:258$800 |
| Linha Auxiliar | 166 | 11.436 | 14.691 | 616.019 | 1.070.846 | 268.862 | 658.196 | 164:347$100 | 158:812$000 |
| » » » (Rêde Fluminense) | 207 | 10.626 | 12.461 | 548.483 | 821.308 | 233.938 | 472.571 | 186:398$600 | 129:651$700 |
| Ramal de Porto Novo | 64 | 6.640 | 4.839 | 67.245 | 593.371 | 120.994 | 248.608 | 84:723$000 | 48:598$000 |
| » de Lima Duarte | 52 | 1.712 | 1.529 | 129.972 | 390 | 157.129 | 46.511 | 42:182$900 | 33:475$200 |
| » de Piranga | 57 | 2.642 | 1.882 | 383.010 | 101.603 | 284.183 | 40.105 | 40:030$800 | 35:769$000 |
| » de Paraopeba | 162 | 3.724 | 2.326 | 350.857 | 8.360 | 238.166 | 42.582 | 92:171$200 | 65:714$400 |
| » de Ponte Nova | 145 | 903 | 1.885 | 51.907 | 76.414 | 127.572 | 80.203 | 61:315$700 | 54:113$300 |
| » de Santa Barbara | 76 | 462 | 515 | 31.193 | 36.261 | 74.407 | 33.279 | 31:186$300 | 31:960$400 |
| » de Bello Horizonte | 14 | 3.758 | 3.030 | 594.808 | 436.821 | 774.792 | 386.001 | 396:905$600 | 384:748$500 |
| » de Pirapóra | 156 | 553 | 719 | 32.041 | 107.652 | 98.629 | 60.649 | 80:503$300 | 33:622$500 |
| » de Diamantina | 148 | 599 | 592 | 8.250 | 76.268 | 55.193 | 55.445 | 29:041$900 | 35:636$500 |
| Trafego Mutuo | — | 23.667 | 16.991 | 7.715.750 | 1.821.297 | 4.113.531 | 52.672 | 1.886:946$200 | 1.104:044$080 |
| Por conta dos Estados de Minas, Rio e São Paulo | — | 2.885 | 758 | 237.104 | 26.301 | 104.346 | 18.400 | 89:495$500 | 91:257$700 |
| Por conta das Estradas Oeste e Noroeste | — | — | 186 | — | — | 37.137 | 22.794 | — | 28:319$600 |
| Por conta dos Ministerios | — | 5.762 | 4.599 | 572.957 | 236.125 | 1.257.994 | 123.523 | 2.483:974$600 | 3.296:873$000 |
| Por conta da Prefeitura do Districto Federal | — | 53 | 41 | 2.631 | — | 1.547 | — | 2:169$700 | 1:326$500 |
| Totaes | — | 260.028 | 257.190 | 45.407.572 | 10.324.246 | 38.625.857 | 6.977.626 | 14.994:612$210 | 15.878:385$214 |
| Transportes por conta da Estrada | — | 34.622 | 32.564 | 7.325.132 | 1.842.941 | 5.174.984 | — | 832:062$700 | 958:223$400 |
| Totaes geraes | — | 294.650 | 289.754 | 52.732.704 | 12.167.187 | 43.800.841 | 6.977.626 | 15.826:674$910 | 16.836:608$614 |

, 1880, 1890, 1900, 1910, 1915, 1920 a 1927

| | LA ESTREITA | | | POR CONTA DO GOVERNO | | TOTAES GERAES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | de | Ouro Preto e Bello Horizonte | | | | | |
| | cto | Quantidade | Producto | QUANTIDADE | PRODUCTO | QUANTIDADE | PRODUCTO |
| 1861 . | | — | — | — | — | 136.559 | 72:819$040 |
| 1870 . | | — | — | — | — | 530.480 | 155:595$770 |
| 1880 . | | — | — | — | — | 1.580.320 | 259:218$700 |
| 1890 . | | — | — | 120.349 | 17:862$300 | 5.304.400 | 676:774$250 |
| 1900 . | | 780 | 195$000 | 196.111 | 165:001$200 | 12.480.826 | 2.700:770$680 |
| 1910 . | | — | — | 586.369 | 321:614$100 | 24.178.493 | 3.639:226$050 |
| 1915 . | | 111.380 | 46:754$950 | 493.206 | 257:423$900 | 29.138.056 | 5.181:687$550 |
| 1920 . | 5$900 | 119.704 | 52:787$750 | 665.673 | 585:075$650 | 38.437.019 | 7.908:671$900 |
| 1921 . | 5$900 | 135.146 | 60:658$000 | 604.248 | 463:754$400 | 42.765.384 | 8.668:704$000 |
| 1922 . | 9$000 | 151.662 | 68:883$700 | 755.225 | 479:720$200 | 50.138.124 | 10.384:119$750 |
| 1923 . | 5$400 | 155.264 | 69:995$400 | 657.277 | 499:684$900 | 51.561.121 | 10.764:060$200 |
| 1924 . | 5$900 | 185.724 | 105:886$400 | 413.620 | 287:600$200 | 53.669.670 | 11.474:664$100 |
| 1925 . | 4$400 | 373.894 | 166:561$000 | 185.189 | 116:167$200 | 58.485.634 | 12.264:890$000 |
| 1926 . | 4$000 | 392.099 | 210:154$600 | 18.427 | 12:443$500 | 60 296.117 | 12.527:678$900 |
| 1927 . | 2$400 | 955.633 | 161:670$100 | 20.198 | 15:794$600 | 66.881 089 | 14.517:183$800 |

Resumo geral do movimento e receita de viajantes, nos trens de Suburbios e Pequeno Percurso, em 1861, 1870, 1880, 1890, 1900, 1910, 1915, 1920 a 1927

| ANNOS | SUBURBIOS | | | | PEQUENO PERCURSO | | | | | | | | | | POR CONTA DO GOVERNO | | TOTAES GERAES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | BITOLA LARGA | | BITOLA ESTREITA | | BITOLA LARGA | | | | | | BITOLA ESTREITA | | | | | | | |
| | Central a D. Clara | | Alfredo Maia a Favana | | Central a Barra do Pirahy, Ramaes do Santa Cruz e Paraçamby | | M. Barbosa a Bomfim | | Ramal de São Paulo | | Linha Auxiliar e Rêde Fluminense | | Ouro Preto e Bello Horizonte | | | | | |
| | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | QUANTIDADE | PRODUCTO | QUANTIDADE | PRODUCTO |
| 1861 | 136.559 | 72:819$040 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 136.559 | 72:819$040 |
| 1870 | 530.480 | 155:595$770 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 530.480 | 155:595$770 |
| 1880 | 1.580.320 | 259:218$700 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1.580.320 | 259:218$700 |
| 1890 | 5.111.602 | 630:437$050 | — | — | 72.449 | 28:474$900 | — | — | — | — | — | — | — | — | 120.349 | 17:862$300 | 5.304.400 | 676:774$250 |
| 1900 | 11.442.131 | 2.189:222$585 | — | — | 516.618 | 246:377$495 | — | — | 325.186 | 99:974$400 | — | — | 780 | 195$000 | 196.111 | 165:001$200 | 12.480.826 | 2.700:770$680 |
| 1910 | 21.498.308 | 2.864:412$770 | — | — | 2.042.807 | 447:353$230 | — | — | 51.009 | 5:845$950 | — | — | — | — | 586.369 | 321:614$100 | 24.178.493 | 3.639:226$050 |
| 1915 | 26.341.383 | 3.420:706$150 | — | — | 4.844.674 | 1.319:213$700 | — | — | 347.413 | 137:588$850 | — | — | 111.380 | 46:754$950 | 493.206 | 257:423$900 | 29.138.056 | 5.181:687$550 |
| 1920 | 26.491.645 | 4.087:928$050 | 2.578.999 | 340.854$200 | 7.583.744 | 2.483:107$550 | — | — | 848.292 | 314:312$800 | 148.962 | 44:605$900 | 119.704 | 52:787$750 | 665.673 | 585:075$650 | 38.437.019 | 7.908:671$900 |
| 1921 | 28.049.629 | 4.501:473$200 | 2.770.852 | 404:510$600 | 9.500.755 | 2.726:094$400 | — | — | 1.168.645 | 426:527$500 | 536.109 | 85:485$900 | 135.146 | 60:658$000 | 604.248 | 463:754$400 | 42.765.384 | 8.668:704$000 |
| 1922 | 31.647.231 | 5.146:311$700 | 3.540.318 | 505:388$100 | 11.743.393 | 3.526:281$750 | — | — | 1.636.701 | 541:235$300 | 663.595 | 116:299$000 | 151.662 | 68:883$700 | 755.225 | 479:720$200 | 50.138.124 | 10.384:119$750 |
| 1923 | 32.303.567 | 5.223:832$900 | 3.553.905 | 506:935$400 | 12.547.314 | 3.791:108$000 | — | — | 1.676.843 | 556:718$200 | 666.251 | 116:785$400 | 155.264 | 69:995$400 | 657.277 | 499:684$900 | 51.561.121 | 10.764:060$200 |
| 1924 | 32.420.003 | 5.281:607$400 | 3.611.904 | 538:516$200 | 14.153.144 | 4.416:248$700 | 345.523 | 102:035$000 | 1.871.290 | 601:664$300 | 668.462 | 141:105$900 | 185.724 | 105:886$400 | 413.620 | 287:600$200 | 53.669.670 | 11.474:664$100 |
| 1925 | 32.767.696 | 5.388:026$100 | 3.768.676 | 561:174$600 | 18.012.970 | 4.972:920$400 | 363.238 | 108:696$900 | 2.171.810 | 660:789$400 | 842.161 | 290:554$400 | 373.894 | 166:561$000 | 185.189 | 116:167$200 | 58.485.634 | 12.264:890$000 |
| 1926 | 33.543.727 | 5.561:459$300 | 4.799:229 | 625:601$100 | 18.170.981 | 5.028.713$700 | 397.997 | 117.117$100 | 2.284.527 | 730:515$600 | 699.130 | 241:674$000 | 392.009 | 210:154$600 | 18.427 | 12:443$500 | 60.296.117 | 12.527:678$900 |
| 1927 | 33.330.507 | 5.339:547$300 | 5.511:278 | 883:655$100 | 21.271.846 | 6.687:911$900 | 578.194 | 170:798$600 | 3.169.740 | 937:083$800 | 2.033.691 | 320:122$400 | 935.633 | 161:670$100 | 20.198 | 15:794$600 | 66.881.089 | 14.517:183$800 |

# 3ª DIVISÃO

---

# CONTABILIDADE E ESTATISTICA

## 3ª DIVISÃO

### CONTABILIDADE E ESTATISTICA

Os serviços desta Divisão foram executados com a devida regularidade.

De accôrdo com a autorização constante do officio n. 1.374, de 22 de julho, da Directoria Geral de Contabilidade (1ª Secção) do Ministerio da Viação e Obras Publicas, e minuta approvada, conforme officio n. 1.599, de 18 de agosto, da mesma Directoria, os serviços referentes á apuração dos dados de que precisa a 3ª Secção (Estatistica) para a sua analyse e estudo passaram a ser executados por Valentim F. Bouças (serviço Hollerith) na fórma do art. 246, letra *b* do Regulamento do Codigo de Contabilidade Publica.

Movimento de papeis processados

Escriptorio Central:

| | |
|---|---|
| Officios á Directoria | 190 |
| » diversos destinos | 1.848 |
| Memoranda | 382 |
| Papeis entrados da Secretaria (ultimo numero) | 8.055/1.574 |
| Papeis de diversas procedencias | 10.171 |
| Folhas organizadas | 1.125 |

2ª Secção:

| | |
|---|---|
| Officios expedidos | 615 |
| Guias para pagamentos diversos | 953 |
| » » cauções | 1.487 |
| » » restituições | 1.213 |
| » » restituições de cauções | 169 |
| Reclamações processadas | 866 |
| Contas processadas | 1.612 |

Os quadros annexos mostram, em synthese, o desenvolvimento dos serviços.

## RECEITA

| | |
|---|---|
| A receita propria da Estrada attingiu em 1927 a | 146.182:938$644 |
| Contra, em 1926 . . . . . | 131.659:803$969 |
| O que dá um excesso em 1927 de . . . | 14.523:134$675 |

E, como a extensão média em trafego foi de 2.900 km,951, verifica-se que a renda bruta média kilometrica attingiu a Rs. 50:381$384, sendo superior em Rs. 1:963$036 á obtida em 1926, que se limitou a Rs. 48:418$348.

Sob os titulos: Trafego Mutuo, Fundo para Construcções e melhoramentos nas Estradas de Ferro da União, Imposto de Transporte e Impostos Estaduaes, arrecadou a Estrada a importancia de 44.912:370$763, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Trafego mutuo. . . . . , . . | 15.188:253$074 |
| Fundo para Construcção e Melhoramentos nas Estradas de Ferro da União . . . . . | 10.797:986$170 |
| Fundo para Caixa de Pensões Ferro-viarias (2°/o) | 584:029$350 |
| Imposto de transporte. . . . . | 3.832:296$300 |
| » » Viacão Federal. . . . . | 2.957:204$100 |
| » da Prefeitura do Districto Federal . . | 158$615 |
| » do Estado do Rio de Janeiro. . . . | 1.545:068$900 |
| » » » de Minas Geraes . . . . | 4.585:586$054 |
| » » » » São Paulo . . . . . | 4.223:031$200 |
| Total . . . . . | 44.912:370$763 |

Do total acima deve-se deduzir a importancia de 684:809$773, relativa ás percentagens dos impostos Estaduaes que competem á Estrada e já incluida em sua renda no titulo "Percentagens Diversas" e mais a de 283:570$548, relativa ás percentagens devidas aos funccionarios encarregados da arrecadação e fiscalização desses impostos.

Os detalhes do movimento a credito por conta dos Ministerios, Estados e Prefeitura, constam do quadro seguinte:

| VERBAS | 1927 | 1926 | 1925 | 1924 | 1923 |
|---|---|---|---|---|---|
| Viajantes . . . . | 4.115:274$950 | 4.244:974$600 | 4.653:551$600 | 3.925:040$000 | 3.388:605$800 |
| Encommendas . . . | 2.575:639$800 | 3.417:776$800 | 1.339:600$500 | 1.324:491$800 | 1.377:991$900 |
| Mercadorias . . . | 4.625:033$200 | 3.660:126$200 | 2.040:116$700 | 1.716:865$100 | 1.126:852$800 |
| Animaes. . . . . | 38:970$700 | 32:900$500 | 19:706$500 | 31:620$200 | 56:178$500 |
| Trens especiaes . . | — | — | — | — | — |
| Telegrammas . . . | 7:188$000 | 14:267$900 | 23:930$200 | 36:977$000 | 28:484$300 |
| Rendas diversas . . | 1.402:146$200 | 1.327:891$000 | 1.272:562$600 | 3.444:355$500 | 510:432$500 |
| Totaes . . | 12.764:252$850 | 12.697:937$000 | 9.349:468$100 | 10.479:349$600 | 6.488:545$800 |

Tendo sido de 2.900km,951 a extensão média em trafego da Estrada de Ferro Central do Brasil, em 1927, verifica-se que, com exclusão dos diversos transportes effectuados por conta da Estrada:

1°. O numero de viajantes do interior referido á extensão média foi:

| | 1927 | 1926 |
|---|---|---|
| Na primeira classe | 86.366,3 | 91.032,2 |
| Na segunda classe | 71.395,6 | 59.752,6 |
| Total | 157.762,0 | 150.784,8 |
| 2°. O numero de animaes referido á extensão média foi | 38.770,9 | 49.915,8 |
| 3°. A tonelagem de bagagens e encommendas referida á extensão média foi | 19.211,5 | 16.770,8 |
| E a de mercadorias | 294.790,1 | 263.814,3 |

4°. O percurso médio de um viajante do interior foi:

| | Kms. | Kms. |
|---|---|---|
| Para a primeira classe | 125,32 | 130,81 |
| Para a segunda classe | 65,26 | 59,47 |
| Total | 88,47 | 88,66 |
| 5°. O percurso médio de um animal foi | 165,8 | 222,1 |
| 6°. O percurso médio de uma tonelada de bagagens e encommendas foi | 214,3 | 177,3 |
| E de uma tonelada de mercadorias | 265,8 | 271,7 |

7°. A receita média do trafego por kilometro trafegado foi:

| | | |
|---|---|---|
| Em viajantes de | 16:104$686 | 15:706$373 |
| Em bagagens e encommendas de | 5:168$860 | 5:839$331 |
| Em animaes de | 1:210$901 | 1:405$022 |
| Em mercadorias de | 26:358$183 | 23:554$685 |

8°. O producto médio de um viajante embarcado foi:

| | | |
|---|---|---|
| Para os suburbios | 160,21 | 161,36 |
| Para o pequeno percurso | 295,79 | 288,82 |
| Para o interior | 6.249,84 | 6.526,81 |

9°. O producto médio de um viajante kilometro foi:

| | | |
|---|---|---|
| Para os suburbios | 15,26 | 8,96 |
| Para o pequeno percurso | 8,29 | 9,62 |
| Para o interior | 70,36 | 73,61 |
| 10°. O producto médio de uma tonelada de mercadoria embarcada foi | 23.771,21 | 24.265,19 |
| 11°. O producto médio de uma tonelada-kilometro de mercadoria foi | 89,4 | 89,2 |

| | | |
|---|---|---|
| 12°. O producto médio de uma tonelada de carga embarcada, excluidos os animaes, foi. . . . . | 26.306,22 | 27.592,20 |
| 13°. O producto médio de uma tonelada de carga, transportada a um kilometro, excluidos os animaes, foi . . . | 100,4 | 104,7 |
| 14°. O numero médio de toneladas de mercadorias, por trem-kilometro (mixto e de carga), foi . . . . . | 114,8 | 102,2 |
| E por wagon-kilometro (carregados e vasios), de . . . . | 4,2 | 3,6 |
| 15°. Nos suburbios e pequeno percurso: | | |
| Em cada carro de viajantes o numero médio de logares foi: | | |
| Offerecidos { Suburbios . . . . . | 36,5 | 36,5 |
| Offerecidos { Pequeno percurso. . . . . | 37,4 | 37,4 |
| Occupados { Suburbios . . . . . | 18,3 | 32,3 |
| Occupados { Pequeno percurso. . . . . | 24,9 | 16,4 |
| Sendo a taxa de utilização de: | | |
| Nos suburbios . . . . . | 50,2 | 88,6 |
| No pequeno percurso . . . . . | 66,5 | 43,8 |
| 16°. Por trem de viajantes, o numero médio de logares foi: | | |
| Offerecidos { Suburbios . . . . . | 593,3 | 584,4 |
| Offerecidos { Pequeno percurso. . . . . | 438,7 | 441,5 |
| Occupados { Suburbios . . . . . | 298,2 | 518,2 |
| Occupados { Pequeno percurso. . . . . | 292,0 | 194,0 |
| 17°. No interior, em cada carro de viajantes, o numero de logares foi: | | |
| Offerecidos . . . . . | 27,3 | 24,0 |
| Occupados . . . . . | 8,9 | 8,2 |
| Sendo a taxa de utilização de . . . . . | 32,7 | 32,3 |
| 18°. Por trem de viajantes ou mixto, o numero médio de logares foi: | | |
| Offerecidos . . . . . | 168,0 | 153,2 |
| Occupados . . . . . | 54,9 | 52,6 |

19°. Dos dados apresentados apura-se que, a renda em 1927, se compoz de parcellas da seguinte natureza:

| | |
|---|---|
| Renda arrecadada . . . . . | 137.684:281$872 |
| Renda a credito. . . . . | 8.498:656$772 |
| Total . . . . . | 146.182:938$644 |

# RECEITA

## Quadro estatistico geral correspondente aos annos de 1927-1926-1925, comparativamente

| DESIGNAÇÃO DAS VERBAS DE RECEITA | RECEITA POR ESPECIE | | | RELAÇÃO POR % | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1927 | 1926 | 1925 | 1927 | 1926 | 1925 |
| Animaes não especificados | 118:097$800 | 52:192$800 | 36:646$000 | 2,48 | 3,02 | 3,12 |
| » asininos, cavallares e muares | 146:699$300 | 127:742$500 | 132:610$200 | | | |
| » caprinos, lanigeros e suinos | 388:669$100 | 441:708$600 | 390:924$400 | | | |
| » vaccuns | 2.859:300$800 | 3 198:910$320 | 3.246:631$605 | | | |
| Bagagens e encommendas | 14.994:612$210 | 15.878:385$214 | 11.046:549$740 | 10,58 | 12,56 | 9,08 |
| Mercadorias : C 1. | 615:607$300 | 480:705$600 | 417:686$400 (3 A) | 52,46 | 50,65 | 50,63 |
| » C 2. | 7.401:322$400 | 5.819:716$000 | 9.747:811$600 (3 B) | | | |
| » C 3. | 4 098:526$200 | 4.024:233$400 | 4.318:285$600 (3 C) | | | |
| » C 4. | 12.910:213$400 | 11.941:144$400 | 8.238:522$600 (3 D) | | | |
| » C 5. | 3.633:825$900 | 2 398:448$200 | 1 147:222$700 (3 E) | | | |
| » C 6. | 5.814:104$700 | 5.272:450$000 | 3.399:348$300 (3 F) | | | |
| » C 7. | 1.625:644$300 | 1.633:432$200 | 535:452$500 (3 G) | | | |
| » C 8. | 1.958:918$600 | 1.743:633$000 | 2.024:071$900 (3 H) | | | |
| » C 9. | 1.593:609$700 | 1.299:849$000 | 2.072:760$800 (3 J) | | | |
| » C 10. | 5.790:110$900 | 4.583:058$100 | 288:802$800 (3 I) | | | |
| » C 11. | 3.589:326$300 | 2.489:763$600 | 5.920:965$300 (3 N) | | | |
| » C 12. | 3.849:846$600 | 4.759:486$600 | 4.996:427$800 (3 L) | | | |
| » C 13. | 12.049:049$600 | 10.222:330$451 | 12.978:872$800 (3 K) | | | |
| » C 14. | 624:145$900 | 636:665$400 | 19:786$600 (3 M) | | | |
| » C 15. | 3.054:737$900 | 3.085:062$700 | 2.775:863$700 (3 O) | | | |
| Diversos | 5.710:186$915 | — | 2.761:824$222 | | | |
| » por conta do governo | 2.139:622$200 | 3.660:126$200 | 2.040:116$700 | 1,51 | | 1,67 |
| Viajantes de 1ª classe (interior) | 22.773:901$972 | 22.216:520$255 | 21.673:501$320 | 22,74 | 23,87 | 25,44 |
| » de 2ª classe ( » ) | 9.443:615$299 | 7.964:776$000 | 9.331:912$600 | | | |
| » de 1ª classe (suburbios e pequeno percurso) | 7.579:929$900 | 6.738:432$400 | 6.403:334$200 | 10,23 | 9,00 | 10,06 |
| » de 2ª classe (suburbios e pequeno percurso) | 6.921:459$300 | 5.789:246$500 | 5.861:555$800 | | | |
| | 141.690:084$496 | 126.458:019$440 | 121.857:488$187 | | | |
| Armazenagem | 1.040:839$950 | 938:658$400 | 740:044$430 | | | |
| Multas por infracção do regulamento ou contracto | 130:747$000 | 56:991$460 | 3:390$700 | | | |
| Receita de diversos | 3.109:108$604 | 3.024:446$538 | 4.215:204$646 | | | |
| Telegraphos | 137:669$629 | 152:727$588 | 167:562$168 | | | |
| Eventuaes | 161:049$205 | 160:012$472 | 99:855$058 | | | |
| Percentagens diversas | 684:809$773 | 733:763$071 | 801:075$135 | | | |
| Receita de proprios | 66:600$400 | 105:185$000 | 85:367$800 | | | |
| Receita total | 147.020:909$057 | 131.659:803$969 | 127.969:988$124 | | | |

# MERCADORIAS

## RESUMO

| PAGANDO — 1927 | PESO EM TONELADAS | | TONELADAS-KILOMETRO | | | | FRETES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1927 | 1926 | 1927 | | 1926 | | 1927 | 1926 |
| | | | Bitola larga | Bitola estreita | Bitola larga | Bitola estreita | | |
| Café . . . . . | 53.903 | 56.590 | 11.207.860 | 3.620.965 | 13.498.572 | 1.649.356 | 3.054:737$900 | 3.385:062$700 |
| Manganez . . . . . | 236.839 | 263.988 | 104.091.213 | 6.217.221 | 101.135.619 | 1.056.346 | 4.696:038$600 | 5.032:890$700 |
| Diversos. . . . . | 2.766.259 | 2.205.205 | 533.809.732 | 169.540.233 | 516.461.326 | 55.479.825 | 64.087:989$115 | 51.972:025$251 |
| Por conta dos Estados . | 61.767 | 16.710 | 5.468.740 | 2.325.134 | 3.387.561 | 1 176.980 | 979:598$600 | 511:705$600 |
| Por conta das Estradas em trafego mutuo . . | 25.631 | 63.364 | 8.034.479 | 4.516.321 | 20.041.879 | 31.649 | 1 505:602$100 | 1 784:964$800 |
| Por conta dos Ministerios | 66.827 | 33.719 | 4.218.070 | 2.121.111 | 3.121.102 | 326.892 | 2.139:622$200 | 1.363:282$600 |
| Por conta da Prefeitura do Districto Federal . | 5 429 | 11 | 764 | — | 334 | — | 210$300 | 173$200 |
| Total . . . . | 3.216.655 | 2.639.587 | 666.830.858 | 188.340.985 | 657.646.393 | 59.721.048 | 76.463:798$815 | 64.050:104$851 |
| Por conta da Estrada. . | 690.760 | 596.452 | 132.109.626 | 28.351.362 | 135.317.799 | — | 4.332:446$700 | 4.872:203$800 |
| TOTAL GERAL . . | 3.907.415 | 3.236.039 | 798.940.484 | 216.692.347 | 792.964.192 | 59.721.048 | 80.796:245$515 | 68.922:308$651 |

## Estatistica de mercadorias por classes e respectivos percursos médios

(SERVIÇO REMUNERADO)

**Anno de 1927**

| CLASSES | PESO EM TONELADAS | TONELADA KILOMETRO | | RENDA | PERCURSO MÉDIO |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Bitola larga | Bitola estreita | | |
| C 1 . . . . . | 4.637 | 913.832 | 207.492 | 615:607$300 | 242 |
| C 2 . . . . . | 73.848 | 18.269.213 | 4.688.974 | 7.401:322$400 | 310 |
| C 3 . . . . . | 50.219 | 12.027.017 | 1.689.046 | 4.098:526$200 | 273 |
| C 4 . . . . . | 169.945 | 49.902.431 | 13.704.284 | 12.910:213$400 | 375 |
| C 5 . . . . . | 66.212 | 17.672.177 | 2.935.372 | 3.633:825$900 | 311 |
| C 6 . . . . . | 126.791 | 34.253.975 | 2.205.829 | 5.814:104$700 | 288 |
| C 7 . . . . . | 60.133 | 12.522.217 | 1.616.632 | 1.625:644$300 | 235 |
| C 8 . . . . . | 82.826 | 23.911.764 | 3.134.307 | 1.958:918$600 | 327 |
| C 9 . . . . . | 94.787 | 25.376.590 | 12.685.547 | 1.598:609$700 | 402 |
| C 10 . . . . . | 417.788 | 68.210.686 | 18.808.517 | 5.790:110$900 | 208 |
| C 11 . . . . . | 422.540 | 51.997.973 | 9.602.118 | 3.589:325$300 | 146 |
| C 12 . . . . . | 294.917 | 69.274.705 | 10.207.538 | 3.849:846$600 | 269 |
| C 13 . . . . . | 925.074 | 193.637.510 | 93.244.523 | 12.049:049$600 | 310 |
| G 14 . . . . . | 63.754 | 12.618.630 | 705.914 | 624:145$900 | 209 |
| C 15 . . . . . | 53.903 | 11.207.860 | 3.620.965 | 3.054:737$900 | 275 |
| Diversas. . . . . | 309.281 | 65.034.278 | 9.283.927 | 7.849:809$115 | 240 |
| Totaes . . . . . | 3.216.655 | 666.830.858 | 188.340.985 | 76.463:798$815 | 266 |

NOTA — Além das mercadorias deste quadro, foram mais transportadas em serviço da Estrada: 690.760 toneladas de mercadorias, na importancia de 4.332:446$700.

## MERCADORIAS POR ESPECIE

| ARTIGOS | PESO EM TONELADAS | TONELADAS-KILOMETRO | | | RENDA |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Bitola larga | Bitola estreita | Total | |
| Grupo 1 — *Productos Agricolas* | | | | | |
| Algodão | 19.998 | 8.676.927 | 2.382.194 | 11.059.121 | 2.134:621$300 |
| Arroz | 65.998 | 20.133.461 | 5.474.763 | 25.608.224 | 1.229:195$000 |
| Batatas | 8.698 | 2.598.681 | 530.147 | 3.128.828 | 182:389$600 |
| Cereaes diversos | 2.853 | 545.034 | 226.342 | 771.376 | 60:764$300 |
| Café da Tabella C 15 | 53.903 | 11.207.860 | 3.620.965 | 14 828.825 | 3.054:737$900 |
| Feijão | 46.803 | 12.643.916 | 5.047.892 | 17.691.808 | 849:207$100 |
| Farinha de trigo | 26.530 | 17.028.332 | 8.566.839 | 25.595.171 | 1.626:722$900 |
| Farinha de mandioca | 18.168 | 18.176.052 | 5.349.156 | 23.525.208 | 1.448:513$600 |
| Mamona | 1.515 | 522.231 | 123.212 | 645.443 | 29:547$300 |
| Fumo em rôlo | 5.673 | 1.126.333 | 371.510 | 1.497.843 | 361:141$900 |
| Farello | 15.420 | 2.500.170 | 160.450 | 2.660.620 | 137:133$800 |
| Milho | 58.474 | 19.967.846 | 5.746.464 | 25.714.310 | 931:174$700 |
| Fructas | 12.673 | 2.123.371 | 322.993 | 2.446.364 | 167:310$800 |
| Fubá | 1.557 | 272.202 | 266.401 | 538.603 | 35:107$800 |
| Total | 338.263 | 117.522.416 | 32.189.388 | 155.711.744 | 12.247:568$000 |
| Grupo 2 — *Productos Animaes* | | | | | |
| Carnes resfriadas | 150 | 41.321 | 2.438 | 43.759 | 7:614$000 |
| Carnes verdes | 54.153 | 5.966.321 | 261.523 | 6.227.844 | 404:851$700 |
| Carnes salgadas | 4.560 | 721.346 | 255.913 | 977.259 | 106:572$300 |
| Carnes preparadas (fumadas, etc.) | 204 | 57.240 | 2.692 | 59.932 | 4:171$300 |
| Banha | 7.875 | 1.493.027 | 690.327 | 2.183.354 | 269:300$600 |
| Couros | 9.121 | 2 693.726 | 562.510 | 3.256.236 | 501:400$000 |
| Toucinho | 9.438 | 1 828.143 | 683.798 | 2.511.941 | 246:697$400 |
| Xarque | 8.972 | 1.709.302 | 562.120 | 2.271.422 | 208:970$800 |
| Total | 94.413 | 14.510.426 | 3.021.321 | 17.531.747 | 1.749:578$100 |
| Grupo 3 — *Productos Mineraes* | | | | | |
| Mineraes diversos | 10.921 | 1.621.485 | 269.345 | 1.890.830 | 109:195$700 |
| Carvão de pedra | 36.563 | 8.046.321 | 1.139.772 | 9.186.093 | 522:798$700 |
| Ferro guza | 38.458 | 10.196.341 | 4.955.448 | 15.151.789 | 643:236$600 |
| Manganez | 236.839 | 104.091.213 | 6.217.221 | 110.308.434 | 4.696:038$600 |
| Cal extincta | 9.419 | 2.311.646 | 533.132 | 2.844.778 | 133:297$900 |
| Cal virgem | 35.752 | 8.121.246 | 2.763.839 | 10.885.085 | 598:670$200 |
| Total | 367.952 | 134.388.252 | 15.878.757 | 150.267.009 | 6.703:237$700 |
| Grupo 4 — *Productos Florestaes* | | | | | |
| Carvão vegetal | 61.043 | 7.371.452 | 4.112.205 | 11.483.657 | 837:011$200 |
| Lenha | 153.695 | 6.997.329 | 5.614.453 | 12.611.782 | 927:572$000 |
| Madeira em tóra | 37.141 | 5.793.835 | 2.969.961 | 8.763.796 | 535:677$700 |
| Madeira trabalhada | 16.900 | 2.124.361 | 1.201.880 | 3.326.241 | 283:112$900 |
| Total | 268.779 | 22.286.977 | 13.898.499 | 36.185.476 | 2.583:373$800 |

## MERCADORIAS POR ESPECIE — (continuação)

| ARTIGOS | PESO EM TONELADAS | TONELADAS-KILOMETRO | | | RENDA |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Bitola larga | Bitola estreita | TOTAL | |
| Grupo 5 — *Productos manufacturados* | | | | | |
| Aguardente | 6.067 | 995.164 | 144.587 | 1.139.751 | 342:470$000 |
| Alcool | 2.562 | 637.882 | 89.726 | 727.608 | 298:192$300 |
| Agua mineral | 37.004 | 4.205.014 | 1.936.758 | 6.141.772 | 467:341$700 |
| Artigos de ceramica | 1.204 | 306.621 | 102.739 | 409.360 | 71:638$000 |
| Artigos de armarinho | 2.771 | 611.501 | 206.059 | 817.560 | 129:174$500 |
| Assucar | 66.247 | 10.844.446 | 6.342.166 | 17.186.612 | 3.330:962$000 |
| Cigarros | 983 | 212.143 | 118.975 | 331.118 | 136:478$300 |
| Charutos | 485 | 12.321 | 6.454 | 18.775 | 6:994$800 |
| Cimento | 44.333 | 9.126.334 | 3.687.099 | 12.813.433 | 1.048:573$500 |
| Cerveja | 19.524 | 3.621.461 | 1.887.871 | 5.509.332 | 1.222:990$900 |
| Drogas e productos chimicos | 8.715 | 2.965.332 | 926.279 | 3.891.611 | 1.039:031$400 |
| Fumo desfiado | 1.545 | 164.324 | 167.966 | 332.290 | 137:473$200 |
| Garrafas e vidros vasios | 6.220 | 2.021.341 | 304.939 | 2.326.280 | 97:703$700 |
| Gazolina | 20.770 | 6.358.031 | 3.492.489 | 9.850.520 | 1.521:389$300 |
| Kerozene | 9.105 | 1.983.326 | 1.412.839 | 3.396.165 | 709:798$400 |
| Lacticinios | 5.749 | 1.629.312 | 517.529 | 2.146.841 | 461:570$800 |
| Machinismos | 13.242 | 3.140.877 | 1.815.909 | 4.956.786 | 1.273:894$000 |
| Oleo combustivel | 9.856 | 1.321.462 | 345.118 | 1.666.580 | 105:597$400 |
| Oleo lubrificante | 12.648 | 1.864.227 | 929.813 | 2.794.040 | 667:775$500 |
| Phosphoros | 1.780 | 364.129 | 122.770 | 486.899 | 251:387$600 |
| Papel novo | 9.763 | 2.165.421 | 865.927 | 3.031.348 | 817:135$500 |
| Papelão novo | 1.614 | 117.753 | 232.135 | 349.883 | 70:417$300 |
| Papel e papelão usados | 1.166 | 264.316 | 96.805 | 361.121 | 16:709$500 |
| Sal | 56.121 | 11.629.441 | 7.849.735 | 19.479.176 | 819:039$000 |
| Tijolos e telhas | 212.612 | 27.687.963 | 10.077.973 | 37.765.936 | 2.114:892$400 |
| Tecidos | 30.043 | 7.341.466 | 5.040.186 | 12.381.652 | 2.921:114$500 |
| Vehiculos de carga | 5.748 | 1.076.321 | 1.117.343 | 2.193.664 | 291:757$300 |
| Vehiculos de passageiros | 3.537 | 641.326 | 515.273 | 1.156.599 | 360:858$900 |
| Vinhos e bebidas | 8.627 | 1.896.326 | 403.623 | 2.299.949 | 572:685$300 |
| Total | 600.041 | 105.205.581 | 50.757.080 | 155.962.661 | 21.305:047$000 |
| Grupo 6 — *Productos diversos* | | | | | |
| Diversos da tabella C 1 | 2.964 | 721.321 | 304.765 | 1.026.086 | 445:093$800 |
| » » » C 2 | 36.877 | 14.645.376 | 2.733.426 | 17.378.802 | 4.419:763$300 |
| » » » C 3 | 45.869 | 5.576.471 | 2.576.026 | 8.152.497 | 2.778:765$700 |
| » » » C 4 | 95.672 | 7.126.730 | 2.765.299 | 9.892.029 | 2.135:072$900 |
| » » » C 5 | 28.950 | 2.633.466 | 1.142.495 | 3.775.961 | 829:504$800 |
| » » » C 6 | 63.351 | 6.269.396 | 1.379.853 | 7.649.249 | 1.469:234$400 |
| » » » C 7 | 38.783 | 11.984.121 | 2.519.415 | 14.503.536 | 1.458:920$500 |
| » » » C 8 | 61.642 | 2.992.364 | 2.130.379 | 5.122.743 | 523:350$700 |
| » » » C 9 | 64.525 | 8.127.316 | 4.936.144 | 13.063.460 | 997:479$600 |
| » » » C 10 | 78.193 | 38.927.146 | 6.367.601 | 45.294.747 | 2.167:780$000 |
| » » » C 11 | 107.015 | 33.031.647 | 8.634.308 | 41.665.955 | 1.951:219$200 |
| » » » C 12 | 146.930 | 13.259.872 | 9.762.005 | 23.021.877 | 1.272:967$700 |
| » » » C 13 | 416.720 | 46.826.530 | 5.033.689 | 51.860.219 | 2.932:943$700 |
| » » » C 14 | 14.026 | 3.933.346 | 1.993.275 | 5.926.621 | 216:069$600 |
| Retorno | 26.844 | 9.962.164 | 3.007.613 | 12.969.777 | 498:321$600 |
| Material de circos e theatros | 3.325 | 226.321 | 711.928 | 938.249 | 89:577$100 |
| Residuos em geral | 6.240 | 1.639.341 | 1.313.852 | 2.953.193 | 139:120$500 |
| Diversos | 149.627 | 47.312.225 | 321.361 | 47.633.586 | 2.924:775$915 |
| Total | 1.387.553 | 255.195.153 | 57.633.434 | 312.828.587 | 27.249:961$015 |

# MERCADORIAS POR ESPECIE

## RESUMO

| DESIGNAÇÃO | PESO EM TONELADAS | TONELADAS-KILOMETRO | | | RENDA |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Bitola larga | Bitola estreita | Total | |
| Grupo — 1. . . . . | 338.263 | 117.522.416 | 38.189.328 | 155.711.744 | 12.247:568$000 |
| » — 2. . . . . | 94.413 | 14.510.426 | 3.021.321 | 17.531.747 | 1.749:578$100 |
| » — 3. . . . . | 367.952 | 134.388.252 | 15.878.757 | 150.267.009 | 6.703:237$700 |
| » — 4. . . . . | 268.779 | 22.286.977 | 13.898.499 | 36.185.476 | 2.583:373$800 |
| » — 5. . . . . | 600.041 | 105.205.581 | 50.757.080 | 155.962.661 | 21.305:047$000 |
| » — 6. . . . . | 1.387.553 | 255.195.153 | 57.633.434 | 312.828.587 | 27.249:961$015 |
| Total . . . . . | 3.057.001 | 649.108.805 | 179.378.419 | 828.487.224 | 71.838:765$615 |
| P/c dos Estados . . . . | 61.767 | 5 468.740 | 2.325.134 | 7.793.874 | 979:598$600 |
| P/c das Estradas em Trafego Mutuo. . . . | 25.631 | 8.034.479 | 4.516.321 | 12.550.800 | 1.505:602$100 |
| P/c dos Ministerios . . . | 66.827 | 4.218.070 | 2.121.111 | 6.339.181 | 2.139:622$200 |
| P/c da Prefeitura do Districto Federal . . . . | 5.429 | 764 | — | 764 | 210$300 |
| Totaes . . . . | 3.216.655 | 666.830.858 | 188.340.985 | 855.171.843 | 76.463:798$815 |
| P/c da Estrada . . . . | 690.760 | 132.109.626 | 28.351.362 | 160.460.988 | 4.332:446$700 |
| Totaes geraes . . | 3.907.415 | 798 940.484 | 216.692.347 | 1.015.632.831 | 80.796:245$515 |

| DESIGNAÇÕES — 1927 | TRAFEGO PROPRIO | | | |
|---|---|---|---|---|
| | CABEÇAS | CABEÇAS-KILOMETRO | | RECEITA |
| | | B. larga | B. estreita | |
| Asininos, cavallares e muares | 16.294 | 1.328.509 | 524.535 | 135:657$600 |
| Caprinos, suinos e lanigeros | 109.089 | 9.372.046 | 1.633.499 | 224:110$900 |
| Gado vaccum | 269.624 | 52.508.161 | 3.932.182 | 1.582:430$100 |
| Não especificados | 11.162 | 322.632 | 144.950 | 13:559$900 |
| Totaes | 406.169 | 63.531.348 | 6.235.166 | 1.955:758$500 |
| Por conta dos Estados | 245 | 30.383 | 10.127 | 5:266$300 |
| Por conta dos Ministerios | 1.736 | 384.413 | 24.537 | 33:172$700 |
| Por conta da Prefeitura do Districto Federal | 40 | 1.975 | 125 | 531$700 |
| Totaes em 1927 | 408.190 | 63.948.119 | 6.269.955 | 1.994:729$200 |
| Totaes em 1926 | 475.277 | 97.118.979 | 4.617.349 | 2.912:647$450 |

## MAES

| TRAFEGO MUTUO | | | | TOTAES | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CABEÇAS | CABEÇAS-KILOMETRO | | RECEITA | CABEÇAS | CABEÇAS-KILOMETRO | | Toneladas kilometro | RECEITA |
| | B. larga | B. estreita | | | B. larga | B. estreita | | |
| 925 | 122.399 | 5.679 | 11:041$700 | 17.219 | 1.450.908 | 530.214 | 594.336 | 146:699$300 |
| 29.452 | 4.832.696 | 1040.455 | 164:558$200 | 138.541 | 14.204.742 | 2.673.954 | 1.687.869 | 388:669$100 |
| 234.036 | 29.484.445 | 5121.817 | 1.276:870$700 | 503.660 | 81 992.606 | 9.053.999 | 36.418.642 | 2.859:300$800 |
| 5.434 | 1.639.577 | 7.446 | 65:567$200 | 16.596 | 1.962.209 | 152.396 | 211.460 | 79:127$100 |
| 269.847 | 36.079.117 | 6175.397 | 1.518:037$800 | 676.016 | 99.610.465 | 12.410.563 | 38.912.307 | 3.473:796$300 |
| — | — | — | — | 245 | 30.383 | 10.127 | 4.051 | 5:266$300 |
| — | — | — | -- | 1.736 | 384.413 | 24.537 | 40.895 | 33:172$700 |
| — | — | — | — | 40 | 1.975 | 125 | 210 | 531$700 |
| 269.847 | 36.079.117 | 6.175.397 | 1.518:037$800 | 678.037 | 100.027.236 | 12.445.352 | 38.957.463 | 3.512:767$000 |
| 135.586 | 33.995.154 | 437 | 907:905$770 | 610.863 | 131.114.133 | 4.617.786 | 45.360.662 | 3.820:554$220 |

## TRANSPORTES POR CONTA DA ESTRADA

| DIVISÕES | VIAJANTES | | | ENCOMMENDAS | | | MERCADORIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Viajantes-kilometro | Importancia | Peso em toneladas | Toneladas-kilometro | Importancia | Peso em toneladas | Toneladas-kilometro | Importancia |
| 1ª Divisão. . . . . | 2.637 | 1.761.441 | 19:375$800 | 293 | 67.846 | 6:157$200 | 19.341 | 4.492.907 | 121:308$400 |
| 2ª » . . . . . | 52.292 | 25.315.898 | 278:474$900 | 6.856 | 1.586.076 | 143:946$800 | 27.906 | 6.432.623 | 175:030$800 |
| 3ª » . . . . . | 6.278 | 1.131.437 | 12:445$800 | 99 | 22.920 | 2:080$400 | 207 | 43.138 | 1:300$600 |
| 4ª » . . . . . | 61.603 | 33.184.526 | 365:029$800 | 18.345 | 5.401.828 | 490:251$300 | 509.435 | 118.339.978 | 3.195:178$900 |
| 5ª » . . . . . | 83.072 | 62.113.108 | 683:246$400 | 7.884 | 1.824.446 | 165:580$400 | 127.793 | 29.685.286 | 801:502$500 |
| 6ª » . . . . . | 3.369 | 5.065.951 | 55:723$480 | 1.145 | 264.957 | 24:046$600 | 6.078 | 1.412.056 | 38 125$500 |
| Total . . . . . | 209.251 | 128.572.361 | 1.414:296$180 | 34.622 | 9.168 073 | 832:062$700 | 690.760 | 160.460.938 | 4.332:446$700 |
| Assignaturas escolares . . | 1.771.680 | — | 141:962$200 | — | — | — | — | — | — |
| » empregados . | 5.774.280 | — | 2 380:490$200 | — | — | — | — | — | — |
| Passe de gabinete. . . . | 765 000 | — | 51:925$874 | — | — | — | — | — | — |
| Total em 1927. . . | 8.520.211 | 128.572.361 | 3.988:674$454 | 34.622 | 9.168 073 | 832:062$700 | 690.760 | 160.460.938 | 4.332:446$700 |
| » » 1926. . . | 4.210.977 | 77.919.213 | 835:605$000 | 32.564 | 5.174.984 | 958:223$400 | 596.452 | 135.317.799 | 4.872:803$800 |

# SUB-CONTADORIA SECCIONAL DA REPUBLICA

## EXERCICIO DE 1927

## INDICE


| QUADRO | ASSUMPTO | PAGINA |
|---|---|---|
| | **Movimento financeiro** | |
| | I — MOVIMENTO DE EXERCICIO DE 1927: | |
| 1 | Balanço da receita e despesa (resumo) | 169 |
| 2 | Balanço da receita e despesa | 170 |
| | Annexos ao balanço : | |
| | A — Desdobramento da despesa do custeio-pessoal | 172 |
| | B — Desdobramento da despesa do custeio-material | 174 |
| | C — Desdobramento da despesa de obras novas | 177 |
| | D — Desdobramento das despesas relativas a annos anteriores | 178 |
| 3 | Resumo do movimento financeiro-orçamentario | 182 |
| | II — MOVIMENTO DO EXERCICIO DE 1927 E ANTERIORES: | |
| 4 | Receita geral (1900-1927) | 184 |
| 5 | Detalhes da renda industrial (1900-1927) | 185 |
| 6 | Despesas de custeio (1900-1927) | 186 |
| 7 | Despesas de custeio, obras novas e exercicios anteriores (1900-1927) | 188 |
| 8 | Verba votada e despesa effectiva (1920-1927) | 190 |
| 9 | Arrecadação de impostos estaduaes (1920-1927) | 191 |
| 10 | Arrecadação do imposto de transporte, da taxa de viação e da taxa para o fundo de obrigações ferroviarias (1900-1927) | 192 |
| 11 | Preços médios de combustivel (1913-1927) | 193 |
| | III — LEGISLAÇÃO : | |
| | **Movimento industrial** | |
| 12 | Balanço industrial | 196 |
| | Annexos ao balanço : | |
| | A — Custeio industrial | 197 |
| | B — Material c/de permuta | 202 |
| | C — Material emprestado a terceiros | 202 |
| | D — Diversos responsaveis c/de patrimonio | 202 |
| | E — Variações patrimoniaes | 203 |
| 13 | Resumo do balanço do Deposito Central | 208 |
| 14 | Balanço industrial da 1ª divisão | 210 |
| 15 | Balanço industrial da 2ª divisão | 211 |
| 16 | Balanço industrial da 3ª divisão | 212 |
| 17 | Balanço industrial da 4ª divisão | 213 |
| 18 | Balanço industrial da 5ª divisão | 214 |
| 19 | Balanço industrial da 6ª divisão | 216 |
| 20 | Custeio industrial nos exercicios de 1900-1927 | 218 |
| | **Movimento patrimonial** | |
| 21 | Balanço do activo e passivo (resumo) | 220 |
| 22 | Balanço do activo e passivo | 221 |
| 23 | Conta de resultados do exercicio | 226 |
| 24 | Resultados dos exercicios de 1923 a 1927 | 227 |
| 25 | Receitas e despesas industriaes e financeiras no vintennio 1908-1927 | 228 |
| 26 | Resultados desde a incorporação da Estrada ao Patrimonio Nacional | 229 |

1927

—

# MOVIMENTO FINANCEIRO

## I — Movimento do exercicio de 1927


1 — Balanço da receita e despesa (resumo).

2 — Balanço da receita e despesa.

A — Discriminação da despesa de custeio — Pessoal.

B — Discriminação da despesa de custeio — Material.

C — Discriminação da despesa de obras novas.

D — Discriminação das despesas relativas a exercicios anteriores.

3 — Resumo do movimento financeiro-orçamentario.


## II — Movimento do exercicio de 1927 e anteriores


4 — Receita geral (1900-1927).

5 — Detalhes da renda industrial (1900-1927).

6 — Despesas de custeio (1900-1927).

7 — Despesa de custeio, obras novas e exercicios anteriores (1900-1927).

8 — Verba votada e despesa effectiva (1920-1927).

9 — Arrecadação de impostos estaduaes (1920-1927).

10 — Arrecadação do imposto de transporte, da taxa de viação e da taxa para o fundo de obrigações ferroviarias (1900-1927).

11 — Preços médios do combustivel (1923-1927).


## III — Legislação

## Movimento financeiro do exercicio de 1927

### BALANÇO DA RECEITA E DESPESA

**Quadro n. 1**

| Receita | | | Despesa | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 — Renda industrial . . . . . | — | 146.182:938$644 | 1 — Custeio : | | |
| 2 — Renda de proprios . . . . | — | 66:600$400 | Pessoal . . . . . | 112.496:501$809 | |
| 3 — Renda extraordinaria. . . . | — | 610:320$808 | Material. . . . . | 90.824:063$133 | 203.320:564$942 |
| 4 — Renda eventual . . . . . | — | 161:049$205 | | | |
| | | | 2 — Obras novas . . . . . | — | 16.272:012$933 |
| Total da receita . . . . . | — | 147.020:909$057 | 3 — Despesas de exercicios anteriores : | | |
| Para balanço : | | | Custeio . . . . . | 4.562:328$778 | |
| 1 — *Deficit* da exploração. . . . | 56.299:655$885 | | Obras novas . . . . . | 33.693:244$010 | 38.255:572$788 |
| 2 — Exercicios findos — Custeio . | 4.562:328$778 | | | | |
| 3 — Obras novas neste exercicio . | 16.272:012$933 | | | | |
| 4 — Obras novas em exercicios anteriores (1) . . . . . | 33.693:244$010 | 110.827:241$606 | | | |
| | | 257.848:150$663 | | | 257.848:150$663 |

Nota — (1) Esta despesa era conhecida em 1926, mas de seu pagamento esta Sub-Contadoria Seccional só teve sciencia em 1297.

# MOVIMENTO FINANCEIRO DO EXERCICIO DE 1927

## RECEITA

**Quadro n. 2**

| NATUREZA DA RECEITA | ARRECADADA NA THESOURARIA DA ESTRADA | | DEBITADA AO THESOURO NACIONAL | | TOTAL | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Parcial | Total | Parcial | Total | Parcial | Total |
| Renda industrial: | | | | | | |
| Passagens | 44.057:966$099 | — | 2.660:940$372 | — | 46.718:906$471 | — |
| Bagagens | 27:219$810 | — | — | — | 27:219$810 | — |
| Encommendas | 12.483:417$800 | — | 2.483:974$600 | — | 14.967:392$400 | — |
| Animaes | 3.479:594$300 | — | 33:172$700 | — | 3.512:767$000 | — |
| Mercadorias | (1) 74.324:176$615 | — | 2.139:622$200 | — | 76.463:798$815 | — |
| Telegrammas | 132:916$029 | — | 4:753$600 | — | 137:669$629 | — |
| Armazenagens | 1.040:839$950 | — | — | — | 1.040:839$950 | — |
| Multas | 130:747$000 | — | — | — | 130:747$000 | — |
| Taxas diversas | 897:187$196 | — | 1.176:193$300 | — | 2.073:380$496 | — |
| Percentagens diversas | 684:809$773 | — | — | — | 684:809$773 | — |
| Trens especiaes | 3:423$700 | — | — | — | 3:423$700 | — |
| Percentagens e estadia de vagões | 421:983$600 | 137.684:281$872 | — | 8.498:656$772 | 421:983$600 | 146.182:938$644 |
| Renda ordinaria: | | | | | | |
| Renda de proprios | — | 66:600$400 | — | — | — | 66:600$400 |
| Renda extraordinaria | — | 426:240$250 | — | 184:080$558 | — | 610:320$808 |
| Renda eventual | — | 161:049$205 | — | — | — | 161:049$205 |
| Total geral da receita da Estrada | — | 138.338:170$327 | — | 8.682:737$330 | — | 147.020:909$057 |
| Arrecadada para o Thesouro Nacional: | | | | | | |
| Imposto de sello fixo e nomeação | 732:078$826 | — | — | — | 732:078$826 | — |
| Imposto cedular e global s/renda | 5:828$230 | — | — | — | 5:828$230 | — |
| Imposto de transportes | 3.832:296$300 | — | — | — | 3.832:296$300 | — |
| Taxa de viação | 2.957:204$100 | — | — | — | 2.957:204$100 | — |
| Fundo para obrigações ferroviarias | 10.797:986$170 | — | — | — | 10.797:986$170 | — |
| *Diario Official* | 24:928$900 | — | — | — | 24:928$900 | — |
| Montepio Federal (Viação) | 224:716$924 | 18.575:039$450 | — | — | 224:716$924 | 18.575:039$450 |
| Operações diversas: | | | | | | |
| Depositos recebidos | — | 50.160:376$525 | — | — | — | 50.160:376$525 |
| Supprimentos recebidos dos exercicios de 1926 e 1928 | — | 5.529:990$193 | — | — | — | 5.529:990$193 |
| Recebido do Thesouro Nacional | — | 124.539:874$813 | — | — | — | 124.539:874$813 |
| Para balanço: | | | | | | |
| Contas a pagar enviadas ao Thesouro Nacional, consideradas na despesa | — | — | — | 125.213:572$313 | — | 125.213:572$313 |
| Total geral do movimento | — | 337.143:452$708 | — | 133.896:409$643 | — | 471.039:762$351 |

(1) Neste total está incluida a importancia de 7.769:817$684 despendida com as firmas Middletown Carre The Baldwin, na fórma de seus ajustes.

# MOVIMENTO FINANCEIRO DO EXERCICIO DE 1927

## DESPESA

**Quadro n. 2** (Continuação)

| NATUREZA DA DESPESA | PAGA NA THESOURARIA DA ESTRADA | | PAGA OU A PAGAR NO THESOURO NACIONAL | | TOTAL | | DESDOBRAMENTO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Parcial | Total | Parcial | Total | Parcial | TOTAL | |
| Custeio: | | | | | | | |
| *Pessoal* | | | | | | | |
| Verba orçamentaria (6ª) | 75.824:348$696 | — | — | — | 75.824:348$696 | — | |
| Verba orçamentaria (23ª —Addidos) . . . . | 126:450$000 | — | — | — | 126:450$000 | — | |
| Incorporação do augmento provisorio. . | 36.515:766$447 | — | — | — | 36.515:766$447 | — | |
| Incorporação do augmento provisorio (Addidos) . . . . | 29:936$666 | 112.496:501$809 | — | — | 29:936$666 | 112.496:501$809 | A |
| *Material* | | | | | | | |
| Verba orçamentaria (6ª) | 2.222:103$509 | — | 72.965:364$619 | — | 75.187:468$126 | — | |
| Decreto 18.442, de 9 de março de 1928 (Credito supplementar) . . . | — | 2.222:103$509 | 15.636:595$005 | 88.601:959$624 | 15.636:595$005 | 90.824:063$133 | B |
| Total do custeio. . | — | 114.718:605$318 | — | 88.601:959$624 | — | 203.320:564$942 | |
| Obras novas: | | | | | | | |
| Verba orçamentaria (6ª) | 215:931$067 | — | — | — | 215:931$067 | — | |
| Incorporação do augmento provisorio. . | 62:190$893 | — | — | — | 62:190$893 | — | |
| Verba 25ª . . . . . | 3.610:782$891 | — | 4.126:019$823 | — | 7.736:802$714 | — | |
| Material rodante pago em fretes. . . . . | (1) 7.769:817$684 | — | — | — | 7.769:817$684 | — | |
| Material rodante (Artigo 201 da Lei n. 4.973, de de 7 de janeiro de 1924) . . . . . | 487:270$575 | 12.145:993$110 | — | 4.126:019$823 | 487:270$575 | 16.272:012$933 | C |
| Despesas relativas a exercicios anteriores: | | | | | | | |
| Custeio . . . . . | 2.840:391$864 | — | 1.721:936$914 | — | 4.562:328$778 | — | |
| Obras novas . . . . | 2.929:588$058 | 5.769:979$922 | 30.763:655$952 | 32.485:592$866 | 33.693:244$010 | 38.255:572$788 | D |
| Total geral da despesa . . . . . | — | 132 634:578$350 | — | 125.213:572$313 | — | 257.848:150$663 | |
| Operações diversas: | | | | | | | |
| Depositos restituidos . | 49.019:550$001 | — | — | — | 49.019:550$001 | — | |
| Supprimentos aos exercicios de 1926 e 1928 . | 4.198:299$615 | — | — | — | 4.198:299$615 | — | |
| Pago por conta do Ministerio da Fazenda. | 234:926$086 | 53.452:775$701 | — | — | 234:926$085 | 53.452:775$701 | |
| Remettido ao Thesouro Nacional . . . . . | — | 151.056:098$657 | — | — | — | 151.033:607$957 | |
| Para balanço: | | | | | | | |
| Importancia das requisições de transportes e serviços do Governo Federal considerada na Receita . . . . | — | — | — | 8.682:737$330 | — | 8.705:228$030 | |
| | — | 337.143:452$708 | — | 133.896:409$643 | | 471.039:762$851 | |

(1) Esta importancia foi incluida na receita.

Discriminação da despesa de pessoal

**Quadro A**

| DIVISÃO | VERBA 6ª | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vencimentos | Addicionaes | Gratificação e Abonos | Diarias | Zona insalubre | Aluguel de casa |
| *Custeio* | | | | | | |
| 1ª Divisão: | | | | | | |
| Titulados | 725:258$811 | 22:769$117 | 22:103$500 | 15:000$000 | $ | $ |
| Jornaleiros | 667:720$994 | $ | $ | $ | $ | $ |
| Total | 1.392:979$805 | 22:769$117 | 22:103$500 | 15:000$000 | $ | $ |
| 2ª Divisão: | | | | | | |
| Titulados | 11.113:992$216 | 372:357$064 | 20:996$757 | 943:151$252 | 134.330$141 | 299:870$226 |
| Jornaleiros | 13.979:870$815 | $ | $ | $ | $ | $ |
| Total | 25.093:863$031 | 372:357$064 | 20:996$757 | 943:151$252 | 134:330$141 | 299:870$226 |
| 3ª Divisão: | | | | | | |
| Titulados | 1.168:012$707 | 43:931$374 | 41:050$000 | $ | $ | 1:800$000 |
| Jornaleiros | 461:848$532 | $ | $ | $ | $ | $ |
| Total | 1.629:861$239 | 43:931$374 | 41:050$000 | $ | $ | 1:800$000 |
| 4ª Divisão: | | | | | | |
| Titulados | 4.485:381$333 | 262:055$048 | 380:419$042 | $ | 79:951$156 | $ |
| Jornaleiros | 21.453:463$659 | $ | $ | $ | $ | $ |
| Total | 2.938:844$992 | 262:055$048 | 380:419$042 | $ | 79.951$156 | $ |
| 5ª Divisão: | | | | | | |
| Titulados | 1.697:512$236 | 137:829$207 | 51:771$000 | $ | 118:036$227 | 39:826$875 |
| Jornaleiros | 14.620:059$748 | $ | $ | $ | $ | $ |
| Total | 16.317:571$984 | 137:829$207 | 51:771$000 | $ | 118:036$227 | 39:826$875 |
| *Resumo* | | | | | | |
| Titulados | 19.190:157$303 | 838:941$810 | 516:340$299 | 958:151$252 | 332:317$524 | 341:497$101 |
| Jornaleiros | 51.182:963$748 | $ | $ | $ | $ | $ |
| Total geral | 70 373:121$051 | 838:941$810 | 516:340$299 | 958:151$252 | 332:317$524 | 341:497$101 |

para o custeio no exercicio de 1927

**Quadro A**

| P. econ. carvão | T. Dispatching | Extr. e rondas | Despesa extraordinaria | Total | VERBA 23ª ADDIDOS | INCORPORAÇÃO DO AUGMENTO PROVISORIO | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $ | $ | $ | 208:140$772 | 993:272$200 | 126:450$000 | 317:523$867 | 1.437:246$067 |
| $ | $ | $ | $ | 667:720$994 | $ | 238:866$309 | 906:587$303 |
| $ | $ | $ | 208:140$772 | 1.660:993$194 | 126:456$000 | 556:390$170 | 2.343:833$370 |
| $ | 29:933$863 | $ | 153:668$621 | 13.068:300$140 | $ | 5.034:238$124 | 18.102:538$264 |
| $ | $ | $ | $ | 13.979:870$815 | $ | 7.619:457$318 | 21.599:328$133 |
| $ | 29:933$863 | $ | 153:668$621 | 27.048:170$955 | $ | 12.653:695$442 | 39.701:866$397 |
| $ | $ | $ | 46:394$491 | 1.301:188$572 | $ | 550:950$293 | 1.852:138$865 |
| $ | $ | $ | $ | 461:848$532 | $ | 258:209$396 | 720:057$928 |
| $ | $ | $ | 46:394$491 | 1.763:037$104 | $ | 809:159$689 | 2.572:196$793 |
| 48:620$000 | $ | $ | 120:161$674 | 5.376:588$253 | $ | 1.986:021$739 | 7.362:609$992 |
| $ | $ | $ | $ | 21.453:463$659 | $ | 10.874:497$875 | 32.327:961$534 |
| 48:620$000 | $ | $ | 120:161$674 | 26.850:051$912 | $ | 12.860:519$614 | 39.690:571$526 |
| $ | $ | $ | 57:823$869 | 2.102:799$414 | $ | 672:907$272 | 2.775:706$686 |
| $ | $ | 1.799:236$369 | $ | 16.419:296$117 | $ | 8.993:030$920 | 25.412:327$037 |
| $ | $ | 1.799:236$369 | 57:823$869 | 18.522:095$531 | $ | 9.665:938$192 | 28.188:033$723 |
| 48:620$000 | 29:933$863 | $ | 586:189$427 | 22.842:148$579 | 126:450$000 | 8.561:641$295 | 31.530:239$874 |
| $ | $ | 1.799:236$369 | $ | 52.972:200$117 | $ | 27.984:061$818 | 80.966:261$935 |
| 48:620$000 | 29:933$863 | 1.799:236$369 | 586:189$427 | 75.824:348$695 | 126:450$000 | 36.545:703$113 | 112.496:501$809 |

## Discriminação da despesa de material

### Quadro B

| DIVISÃO | LOGAR DO PAGAMENTO | SUB-CONSIGNAÇÕES 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1ª | Thesouro Nacional | — | — | — | — | — |
| | Thesouraria | — | — | — | — | — |
| | Total | — | — | — | — | — |
| 2ª | Thesouro Nacional | — | — | — | — | — |
| | Thesouraria | — | — | — | — | — |
| | Total | — | — | — | — | — |
| 3ª | Thesouro Nacional | — | — | — | — | — |
| | Thesouraria | — | — | — | — | — |
| | Total | — | — | — | — | — |
| 4ª | Thesouro Nacional | — | — | 1.993:767$160 | — | 5.834:375$734 |
| | Thesouraria | — | — | — | — | — |
| | Total | — | — | 1.993:767$160 | — | 5.834:375$734 |
| 5ª | Thesouro Nacional | 7.597:819$886 | 599:369$400 | -- | — | — |
| | Thesouraria | — | — | -- | — | — |
| | Total | 7.597:819$886 | 599:369$400 | — | — | — |
| | Total do Thesouro Nacional | 7 597:819$886 | 599:369$400 | 1.993:767$160 | — | 5 834:375$734 |
| | Total da Thesouraria | — | — | — | — | — |
| | Total geral | 7.597:819$886 | 599:369$400 | 1.993:767$160 | — | 5 834:375$734 |

SUB-CONSIGNAÇÕES — *N. 1* — Trilhos e dormentes. *N. 2* — Superstructuras metallicas. *N. 3* — Accessorios para lubrificantes. *N. 7* — Material de custeio. *N. 8* — Despesas de custeio. *N. 9* — Eventuaes. *N. 10* — Quota da Conta

para o custeio no exercicio de 1927

**Quadro B**

VERBA 6ª.

| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 76:444$000 | 144:103$760 | — | 401:765$757 | — | — | — | 622:313$517 |
| — | — | — | — | 57:399$670 | — | — | 57:399$670 |
| 76:444$000 | 144:103$760 | — | 401:765$757 | 57:399$670 | — | — | 679:713$187 |
| 181:908$200 | 16:956$000 | — | 1.977:539$464 | — | 52:875$000 | — | 2.229:278$664 |
| — | — | — | — | 931:852$903 | 157:826$158 | — | 1 089:679$061 |
| 181:908$200 | 16:956$000 | — | 1.977:539$464 | 931:852$903 | 210:701$158 | — | 3.318:957$725 |
| — | — | — | 215:233$200 | — | — | 212:000$000 | 427:233$200 |
| — | — | — | — | 121:511$193 | — | — | 121:511$193 |
| — | — | — | 215:233$200 | 121:511$193 | — | 212:000$000 | 548:744$393 |
| 429:915$000 | 10:766$000 | 37.065:421$790 | 9.982:857$290 | — | — | — | 55.317:102$974 |
| — | — | — | — | 826:073$865 | 28:929$400 | — | 855:003$265 |
| 429:915$000 | 10:766$000 | 37.065:421$790 | 9.982:857$290 | 826:073$865 | 28:929$400 | — | 56.172:106$239 |
| 1.022:192$600 | 26:681$570 | 25:527$000 | 5.097:845$808 | — | — | — | 14.369:436$264 |
| — | — | — | — | 77:650$320 | 20:860$000 | — | 98:510$320 |
| 1.022:192$600 | 26:681$570 | 25:527$000 | 5 087:845$808 | 77:650$320 | 20:860$000 | — | 14.467:946$584 |
| 1.710:459$800 | 198:507$330 | 37.090:948$790 | 17 675:241$519 | — | 52:875$000 | 212:000$000 | 72.965:364$619 |
| — | — | — | - | 2 014:487$951 | 207:615$558 | — | 2.222:103$509 |
| 1.710:459$800 | 198:507$330 | 37.090:948$790 | 17.675:241$519 | 2.014:487$951 | 260:490$558 | 212:000$000 | 75.187:468$128 |

material rodante e de tracção. *N. 4* — Machinas e ferramentas. *N. 5* — Moveis e utensilios. *N. 6* — Combustivel e
doria Central Ferroviaria.

## Discriminação da despesa de material para o custeio no exercicio de 1927

**Quadro B** (Fim)

| DIVISÃO | LOGAR DO PAGAMENTO | CREDITO SUPPLEMENTAR 1 | 3 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | TOTAL | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1ª | Thesouro Nacional | — | — | — | — | 30:000$000 | — | — | 30:000$000 | 652:313$517 |
| | Thesouraria | — | — | — | — | — | — | — | — | 57:399$670 |
| | Total | — | — | — | — | 30:000$000 | — | — | 30:000$000 | 709:713$187 |
| 2ª | Thesouro Nacional | — | — | — | — | — | — | 268:652$816 | 268:652$816 | 2.497.931$430 |
| | Thesouraria | — | — | — | — | — | — | — | — | 1.089:679$061 |
| | Total | — | — | — | — | — | — | 268:652$816 | 268:652$816 | 3.587:610$541 |
| 3ª | Thesouro Nacional | — | — | — | — | — | — | — | — | 427:233$200 |
| | Thesouraria | — | — | — | — | — | — | — | — | 121:511$193 |
| | Total | — | — | — | — | — | — | — | — | 548:744$393 |
| 4ª | Thesouro Nacional | — | 1.097:916$050 | 447:514$000 | 267:261$580 | — | 11 333:700$000 | 784:579$506 | 13.930:971$136 | 69.248:074$110 |
| | Thesouraria | — | — | — | — | — | — | — | — | 855:003$265 |
| | Total | — | 1.097:916$050 | 447:514$000 | 267:261$500 | — | 11.333:700$000 | 784:579$506 | 13.930:971$136 | 70.103:077$375 |
| 5ª | Thesouro Nacional | 533:300$000 | — | — | 4:000$000 | — | 3:292$000 | 866:379$053 | 1.406:971$053 | 15.776:407$317 |
| | Thesouraria | — | — | — | — | — | — | — | — | 98:510$320 |
| | Total | 533:300$000 | — | — | 4:000$000 | — | 3:292$000 | 866:379$053 | 1.406:971$053 | 15.874:917$637 |
| | Total do Thesouro Nacional | — | 1.097:916$050 | 447:514$000 | 271:261$580 | 30:000$000 | 11.336:992$000 | 1.919:611$375 | 15.636:595$005 | 88.601:959$624 |
| | Total da Thesouraria | 533:300$000 | — | — | — | — | — | — | — | 2 222:103$506 |
| | Total geral | 533:300$000 | 1.097:916$050 | 447:514$000 | 271:261$580 | 30:000$000 | 11.336:992$000 | 1.919:611$375 | 15.636:595$005 | 90.824:063$130 |

# Discriminação das despesas de "Obras Novas" no exercicio de 1927

**Quadro C**

| ESPECIFICAÇÃO | 2ª DIVISÃO | | 4ª DIVISÃO | 5ª DIVISÃO | | 6ª DIVISÃO | TOTAL | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thesouraria | Thesouro Nacional | Thesouraria | Thesouraria | Thesouro Nacional | Thesouraria | Thesouraria | Thesouro Nacional | |
| Verba 6ª: | | | | | | | | | |
| Pessoal | — | — | — | — | — | 215:931$067 | 215:931$067 | — | 215:931$067 |
| Incorporação do augmento provisorio | — | — | — | — | — | 62:190$893 | 62:190$893 | — | 62:190$893 |
| Verba 25ª: | | | | | | | | | |
| *Sub-consignação n. 10* | | | | | | | | | |
| Ramal de Austin a Santa Cruz | — | — | — | 202:627$761 | 399:908$987 | 421:559$438 | 624:187$199 | 399:908$987 | 1.024:096$186 |
| Duplicação do ramal de S. Paulo | — | — | — | 24:999$150 | 33:000$000 | — | 24:999$150 | 335:000$000 | 359:999$150 |
| Ramaes de Ponte Nova e Montes Claros | — | — | — | 699:996$372 | — | 891:850$408 | 1.591:846$780 | — | 1.591:846$780 |
| Desapropriações no ramal de S. Paulo | — | — | — | — | 1.752:266$700 | — | — | 1.752:266$700 | 1.752:266$700 |
| *Sub-consignação n. 28* | | | | | | | | | |
| Fechamento da Linha Auxiliar | — | — | — | 199:983$136 | 399:984$624 | — | 199:983$136 | 399:984$624 | 599:967$760 |
| *Sub-consignação n. 29* | | | | | | | | | |
| Fechamento da Linha na bitola larga | — | — | — | 349:966$664 | 399:993$566 | — | 349:966$664 | 399:993$566 | 749:960$230 |
| *Sub-consignação n. 33* | | | | | | | | | |
| Melhoramentos nas Estações | — | — | — | 60:000$000 | 798:945$946 | — | 60:000$000 | 798:945$946 | 858:945$946 |
| Train Dispatching | 359:799$962 | 39:920$000 | — | — | — | — | 359:799$962 | 39:920$000 | 399:719$962 |
| Montagem de signaes | — | — | — | 400:000$000 | — | — | 400:000$000 | — | 400:000$000 |
| | 359:799$962 | 39:920$000 | — | 1.937:573$083 | 3.784:099$823 | 1.313:409$846 | 3.610:782$891 | 4.126:019$823 | 7.736:802$714 |
| Material rodante: | | | | | | | | | |
| Pago em fréte — C/ ajustes | — | — | 7.769:817$684 | — | — | — | 7.769:817$684 | — | 7.769:817$684 |
| Art. 201 da lei n. 4.793, de 7 de janeiro de 1924 | — | — | 487:270$575 | — | — | — | 487:270$575 | — | 487:270$575 |
| | — | — | 8.257$088$259 | — | — | — | 8.257:088$259 | — | 8.257:088$259 |
| Total geral | 359:799$962 | 39:920$000 | 8.257:088$259 | 1.937:573$083 | 3.784:099$823 | 1.591:531$806 | 12.145:993$110 | 4.126.019$823 | 16.272:012$933 |

## Despesas no exercicio de 1927, relativas a exercicios anteriores

**Quadro D**

| ESPECIFICAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| CUSTEIO | | | |
| *Exercicios findos* | | | |
| 1911 | 27$500 | — | 27$500 |
| 1912 | 149$500 | — | 149$500 |
| 1913 | 178$000 | — | 178$000 |
| 1914 | 167$000 | — | 167$000 |
| 1915 | 177$500 | — | 177$500 |
| 1916 | 271$000 | — | 271$000 |
| 1917 | 309$000 | — | 309$000 |
| 1918 | 299$300 | — | 299$300 |
| 1919 | 290$200 | — | 290$200 |
| 1920 | 6:617$962 | — | 6:617$962 |
| 1921 | 9:268$720 | — | 9:268$720 |
| 1922 | 13:282$527 | 21:979$959 | 35:262$486 |
| 1923 | 14:626$898 | 26:343$975 | 40:970$873 |
| 1924 | 13:941$773 | 109:423$384 | 123:365$157 |
| 1925 | 22:072$257 | 34:742$135 | 56:814$392 |
| 1926 | 35:316$701 | 276:651$609 | 311:968$310 |
| | 116:995$838 | 469:141$062 | 596:136$900 |
| *Decreto n. 17.730, de 18 de março de 1927* | | | |
| Pagamento do projecto da estação inicial da Estrada de Ferro Central do Brasil | — | 300:000$000 | 300:000$090 |
| *Decreto n. 17.904, de 9 de setembro de 1927* | | | |
| Pagamento a Norton Megaw & C. | — | 64:634$880 | 64:634$880 |

## Despesas no exercicio de 1927, relativas a exercicios anteriores

**Quadro D** (Continuação)

| ESPECIFICAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| *Decreto n. 17.430, de 10 de setembro de 1926* | | | |
| Pagamento de dividas empenhadas de 1923 e não registradas pelo Tribunal de Contas . . . . | — | 2.840:391$864 | 2.840:391$864 |
| *Decreto n. 17.668, de 4 de fevereiro de 1927* | | | |
| Pagamento de differença de cambio a Haupt & C. | — | 136:982$902 | 136:982$902 |
| *Decreto n. 17.429, de 24 de março de 1926* | | | |
| Liquidação de dividas de exercicios findos: | | | |
| 1922 . . . . . | — | 2:102$400 | 2:102$400 |
| 1924 . . . . . | — | 301:761$905 | 301:761$905 |
| 1925 . . . . . | — | 330:317$927 | 330:317$927 |
| | — | 634:182$232 | 634:182$232 |
| Total do custeio. . . . . | 116:995$838 | 4.445:332$940 | 4.562:328$778 |
| OBRAS NOVAS | | | |
| *Decreto n. 17.429, de 10 de setembro de 1926* | | | |
| 1920 . . . . . | — | 71:284$548 | 71:248$548 |
| 1922 . . . . . | — | 20:453$400 | 20:453$400 |
| 1923 . . . . . | — | 4:000$000 | 4:000$000 |
| 1924 . . . . . | — | 9:765$515 | 9:765$515 |
| 1925 . . . . . | — | 6:000$000 | 6:000$000 |
| | — | 111:503$463 | 111:503$463 |
| *Decreto n. 17.499, de 30 de outubro de 1926* | | | |
| Duplicação da Linha Auxiliar . . . . . | — | 696:103$997 | 696:103$997 |
| Variante de Ubá . . . . . | — | 52:080$771 | 52:080$771 |
| Ponte do Secretario . . . . . | — | 78:747$929 | 78:747$929 |
| Duplicação do ramal de S. Paulo . . . . . | — | 2.793:666$293 | 2.793:666$293 |

Despesas no exercicio de 1927, relativas a exercicios anteriores

**Quadro D** (Fim)

| ESPECIFICAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Continuação . . . . . | — | 3.620:598$990 | 3.620:598$990 |
| Ramal de Montes Claros . . . . . | — | 11.632:657$217 | 11.632:657$217 |
| Ramal de Ponte Nova. . . . . | — | 9.593:895$483 | 9.593:895$483 |
| Ramal de Austin . . . . . | — | 1.637:552$427 | 1.637:552$427 |
| Ramal de Lima Duarte. . . . . | — | 683:954$847 | 683:954$847 |
| Officinas de Bello Horizonte. . . . . | — | 3.453:493$525 | 3.453:493$525 |
| | — | 30.622:152$489 | 30.622:152$489 |
| *Exercicios findos* | | | |
| 1924 . . . . . | — | 30:000$000 | 30:000$000 |
| *Material rodante* | | | |
| Material rodante recebido em annos anteriores e pago neste, de accôrdo com o art. 201 da Lei n. 4.793, de 7 de janeiro de 1924. . . . . | — | 2.929:588$058 | 2.929:588$058 |
| Total de obras novas. . . . . | — | 33.693:244$010 | 33.693:244$010 |
| Total geral das despesas relativas a exercicios anteriores. . . . . | 116:995$838 | 38.138:576$950 | 38.255:572$788 |

Resumo do movimento financeiro orçamentario no exercicio de 1927

Resumo do movimento financeiro

**Quadro n. 3**

| ESPECIFICAÇÃO | | VERBA EM SER NO TRIBUNAL DE CONTAS | | |
|---|---|---|---|---|
| Verba | Sub-consignação | Verba votada | Despesa empenhada | Despesa realisada |
| 6ª. Pessoal | 1 a 41 | — | — | — |
| 6ª. Material | 1 | 7.600:000$000 | 7.597:819$886 | 7.597:819$886 |
| | 2 | 600:000$000 | 599:369$400 | 599:369$400 |
| | 3 | 2.000:000$000 | 1.993:767$160 | 1.993:767$160 |
| | 4 | 395:001$000 | — | — |
| | 5 | 6.000:000$000 | 5.992:127$744 | 5.834:375$734 |
| | 6 | 1.720:000$000 | 1.719:327$000 | 1.710:459$800 |
| | 7 | 200:000$000 | 199:823$230 | 198:507$330 |
| | 8 | 37.200:000$000 | 37.192:737$990 | 37.090:948$790 |
| | 9 | 18.000:000$000 | 17.839:253$143 | 17.675:241$519 |
| | 10 | — | — | — |
| | 11 | 52:875$000 | 52:875$000 | 52:875$000 |
| | 12 | 212:000$000 | 212:000$000 | 212:000$000 |
| | | 73.979:875$000 | 73.399:100$553 | 72.965:364$619 |
| 6ª. Material (Supplementar) | 1 | 533:300$000 | 533:300$000 | 533:300$000 |
| | 3 | 1.100:000$000 | 1.097:916$050 | 1.097:916$050 |
| | 5 | 449:439$165 | 447:514$000 | 447:514$000 |
| | 6 | 287:147$000 | 285:404$140 | 271:241$580 |
| | 7 | 30:000$000 | 30:000$000 | 30:000$000 |
| | 8 | 11.337:500$000 | 11.336:992$000 | 11.336:992$000 |
| | 9 | 2.071:415$017 | 1.959:361$887 | 1.919:611$375 |
| | | 15.808:801$182 | 15.690:488$077 | 15.636:595$005 |
| 23. Addidos | — | — | — | — |
| 25. Obras novas | 10 | 15.745:000$000 | 2.487:175$687 | 2.487:175$687 |
| | 28 | 2.000:000$000 | 399:984$024 | 399:984$024 |
| | 29 | 1.150:000$000 | 399:993$566 | 399:993$566 |
| | 33 | 3.780:000$000 | 902:111$132 | 838:869$546 |
| | | 22.675:000$000 | 4.189:256$009 | 4.126:019$823 |
| CREDITOS ESPECIAES | | | | |
| *Decreto n. 17.429, de 10 de setembro de 1926* | | | | |
| Liquidação de dividas de exercicios findos | — | 745:685$695 | 745:685$695 | 745:685$695 |
| *Decreto n. 17.430, de 10 de setembro de 1926* | | | | |
| Restos a pagar de 1923 escripturados como depositos | — | — | — | — |
| *Decreto n. 17.499, de 30 de novembro de 1926* | | | | |
| Melhoramentos nas ferrovias da União | — | 30.622:152$489 | 30.622:152$489 | 30.622:152$489 |
| *Decreto n. 17.668, de 4 de fevereiro de 1927* | | | | |
| Differença de cambio a Haupt Co | — | 136:982$902 | 136:982$902 | 136:982$902 |
| *Decreto n. 17.730, de 18 de março de 1927* | | | | |
| Projecto da estação inicial da E. F. Central do Brasil | — | 300:000$000 | 300:000$000 | 300:000$000 |
| *Decreto n. 17.904, de 9 de setembro de 1927* | | | | |
| Indemnisação de material incendiado (Norton Megaw) | — | 64:634$880 | 64:634$880 | 64:634$880 |
| | | 31.869:455$966 | 31.869:455$966 | 31.869:455$966 |
| Incorporação do augmento provisorio | — | — | — | — |
| Exercicios findos | — | 616:136$900 | 616:136$900 | 616:136$900 |
| **Resumo** | | | | |
| Verba 6ª — Pessoal | | — | — | — |
| Verba 6ª — Material | | 73.979:875$000 | 73.399:100$553 | 72.965:364$619 |
| Verba 6ª — Material — Supplementar | | 15.808:801$182 | 15.690:488$077 | 15.636:595$005 |
| Verba 23ª — Addidos | | — | — | — |
| Verba 25ª — Obras Novas | | 22.675:000$000 | 4.189:265$009 | 4.126:019$823 |
| Creditos especiaes | | 31.869:455$966 | 31.869:455$966 | 31.869:455$966 |
| Incorporação do augmento provisorio | | — | | — |
| Exercicios findos | | 616:136$900 | 616:136$900 | 616:136$900 |
| | | 144.949:269$048 | 125.764:446$505 | 125.213:572$313 |
| EXTRA-ORÇAMENTO | | | | |
| Material pago em frete, c/ ajuste | | — | — | — |
| Art. 201 da Lei n. 4.793, de 7 de janeiro de 1924 | | — | — | — |
| | | | | 125.213:572$313 |

orçamentario no exercicio de 1927

**Quadro n. 3**

| VERBA DISTRIBUIDA Á CENTRAL DO BRASIL | | | VERBA TOTAL | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verba votada | Despesa empenhada | Despesa realisada | Verba votada | Despesa empenhada | Despesa realisada | Saldo de empenho | Saldo da verba |
| 76.871:260$000 | 76.871:260$000 | 76.040:279$763 | 76.871:260$000 | 76.871:260$000 | 76.040:279$763 | 830:980$237 | 830:980$237 |
| — | — | — | 7.600:000$000 | 7.597:819$886 | 7.597:819$886 | — | 2:180$114 |
| — | — | — | 600:000$000 | 599:369$400 | 599:369$400 | — | 630$600 |
| — | — | — | 2.000:000$000 | 1.993:767$160 | 1.993:767$160 | — | 6:232$840 |
| — | — | — | 395:000$000 | — | — | — | 395:000$000 |
| — | — | — | 6.000:000$000 | 5 992:127$744 | 5.834:375$734 | 157:752$010 | 165:624$266 |
| — | — | — | 1.720:000$000 | 1.719:327$000 | 1.710:459$800 | 8:867$200 | 9:540$200 |
| — | — | — | 200:000$000 | 199:823$230 | 198:507$330 | 1:315$900 | 1:492$670 |
| — | — | — | 37.200:000$000 | 37.192:737$990 | 37.090:948$790 | 101:789$200 | 109:051$210 |
| — | — | — | 18 000:000$000 | 17.839:253$143 | 17.675:241$519 | 164:011$624 | 324:758$481 |
| 2.750:000$000 | 2.355:992$080 | 2.014:487$951 | 2.750:000$000 | 2 355:992$080 | 2.014:487$951 | 341:504$129 | 735:512$049 |
| 347:125$000 | 344:155$000 | 207:615$558 | 400:000$000 | 397:030$000 | 260:490$558 | 136:539$442 | 139:509$442 |
| — | — | — | 212:000$000 | 212:000$000 | 212:000$000 | — | — |
| 3.097:125$000 | 2.700:147$080 | 2.222:103$509 | 77.077:000$000 | 76.099:247$633 | 75.187:468$123 | 911:779$505 | 1.889:531$872 |
| — | — | — | 533:300$000 | 533:300$000 | 533:300$000 | — | — |
| — | — | — | 1.100:000$000 | 1.097:916$050 | 1.097:916$050 | — | 2:033$950 |
| — | — | — | 449:439$165 | 447:514$000 | 447:514$000 | — | 1:925$165 |
| — | — | — | 287:147$000 | 285:404$140 | 271:261$580 | 14:142$560 | 15:885$420 |
| — | — | — | 30:000$000 | 30:000$000 | 30:000$000 | — | — |
| — | — | — | 11.337:500$000 | 11.336:992$000 | 11.336:992$000 | — | 508$000 |
| — | — | — | 2.071:415$017 | 1.959:351$837 | 1.919:611$376 | 39:750$512 | 151:803$642 |
| — | — | — | 15.808:801$182 | 15.690:488$077 | 15.636:595$005 | 53:893$072 | 172:206$177 |
| 130:250$000 | 126:450$000 | 125:450$000 | 130:250$000 | 125:450$000 | 125:450$000 | — | 3:800$000 |
| 2.255:000$000 | 2.255:000$000 | 2.241:033$129 | 18.000:000$000 | 4.742:175$687 | 4.728:208$816 | 13:966$871 | 13.271:791$184 |
| 200:000$000 | 200:000$000 | 199:983$136 | 2.200:000$000 | 599:934$624 | 599:967$760 | 16$864 | 1.600:032$240 |
| 350:000$000 | 350:000$000 | 349:966$664 | 1.500:000$000 | 749:993$566 | 749:960$230 | 33$336 | 750:039$770 |
| 820:000$000 | 820:000$000 | 819:799$932 | 4.600:000$000 | 1.722:111$132 | 1.658:665$908 | 63:445$224 | 2.941:334$092 |
| 3.625:000$000 | 3.625:000$000 | 3.610:782$891 | 26.300:000$000 | 7.814:265$009 | 7.736:802$714 | 77:462$295 | 18.563:197$286 |
| — | — | — | 745:685$695 | 745:685$695 | 745:685$695 | — | — |
| 2.840:391$864 | 2.840:391$864 | 2.840:391$864 | 2.840:391$862 | 2.840:391$864 | 2.840:391$864 | — | — |
| — | — | — | 30.622:152$489 | 30.622:152$489 | 30.622:152$489 | — | — |
| — | — | — | 136:982$902 | 136:982$902 | 136:982$902 | — | — |
| — | — | — | 300:000$000 | 300:000$000 | 300:000$000 | — | — |
| — | — | — | 64:634$880 | 64:634$880 | 64:634$880 | — | — |
| 2.840:391$864 | 2.840:391$864 | 2.840:391$864 | 34.709:847$830 | 34.709:847$830 | 34.709:847$830 | — | — |
| 36.607:894$006 | 36.607:894$006 | 36.607:894$006 | 36 607:894$006 | 36.607:894$006 | 36.607:894$006 | — | — |
| — | — | — | 616:136$900 | 616:136$900 | 616:136$900 | — | — |
| 76.871:260$000 | 76.871:260$000 | 76.871:260$000 | 76.871:260$000 | 76.871:260$000 | 76.040:279$763 | 830:980$237 | 830:980$237 |
| 3.097:125$000 | 2.700:147$080 | 2.222:103$509 | 77 077:000$000 | 76.099:247$633 | 75.187:468$123 | 911:779$505 | 1.889:531$872 |
| — | — | — | 15.808:801$182 | 15.690:488$077 | 15.636:595$005 | 53:893$072 | 172:206$177 |
| 130:250$000 | 126:450$000 | 126:450$000 | 130:250$000 | 126:450$000 | 125:450$000 | — | 3:800$000 |
| 3.625:000$000 | 3.625:000$000 | 3.610:782$891 | 26.300:000$000 | 7.814:265$009 | 7.736:802$714 | 77:462$295 | 18.563:197$286 |
| 2.840:391$864 | 2.840:391$864 | 2.840:391$864 | 34.709:837$830 | 34 709:847$830 | 34.709:847$830 | — | — |
| 36.607:894$006 | 36.607:894$006 | 36.607:894$006 | 36.607:894$006 | 36.607:894$000 | 36.607:894$006 | — | — |
| — | — | — | 616:136$900 | 616:136$900 | 616:136$900 | — | — |
| 123.171:920$870 | 122.771:142$950 | 121.447:902$033 | 268.121:189$918 | 248.535:589$455 | 246.661:474$346 | 1.874:115$109 | 21.459:715$572 |
| — | — | 7.769:817$684 | — | — | 7.769:817$684 | — | — |
| — | — | 3.416:858$633 | — | — | 3.416:858$633 | — | — |
| | | 132.634:578$350 | | | 257.848:150$663 | | |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita geral do exercicio de 1927, comparada a de exercicios anteriores

**Quadro n. 4**

| ANNO | RENDA INDUSTRIAL | RENDA ORDINARIA DE PROPRIOS | RENDA EXTRA-ORDINARIA | RENDA EVENTUAL | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| 1900 . . . . . | 29.532:157$372 | 65:776$008 | 14:088$197 | 211:632$119 | 29.823:653$696 |
| 1905 . . . . . | 28.487:614$984 | 66:905$846 | 7:455$000 | 85:517$112 | 28.641:492$942 |
| 1910 . . . . . | 29.245:439$192 | 55:699$334 | 116:164$771 | 31:263$089 | 29.448:566$386 |
| 1915 . . . . . | 41.493:882$690 | 128:503$154 | 94:822$090 | 31:564$979 | 41.748:772$913 |
| 1920 . . . . . | 83.746:559$139 | 87:361$444 | 115:008$250 | 242:898$333 | 84.191:827$166 |
| 1921 . . . . . | 88.578:606$932 | 90:490$606 | 293:701$540 | 448:006$167 | 89.410:805$245 |
| 1922 . . . . . | 97.604:221$878 | 84:677$260 | 273:090$917 | 96:356$178 | 98 063:346$233 |
| 1923 . . . . . | 105.358:157$713 | 148:070$600 | 459:349$111 | 93:655$891 | 106.059:233$315 |
| 1924 . . . . . | 113.833:609$891 | 126:913$050 | 680:344$384 | 239:588$487 | 114.880:455$792 |
| 1925 . . . . . | 125.617:871$187 | 85:367$800 | 2.167:094$079 | 99:855$058 | 127.959:988$124 |
| 1926 . . . . . | 130.986:300$380 | 105:185$000 | 408:306$117 | 160:012$472 | 131.659:803$969 |
| 1927 . . . . . | 146.182:938$644 | 66:600$400 | 610:320$808 | 161:049$205 | 147.020:909$057 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

### Receita geral do exercicio de 1927, comparada a de exercicios anteriores

### DETALHE DA RENDA INDUSTRIAL

**Quadro n. 5**

| ANNO | VIAJANTES | BAGAGENS E ENCOMMENDAS | ANIMAES | MERCADORIAS | TRENS ESPECIAES | ARMAZENAGEM E MULTAS | TELE-GRAMMAS | PERCURSO E ESTADIA DE VAGÕES | TAXAS E PERCENTAGENS DIVERSAS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1900 . . | 8.170:424$895 | 2.255:730$925 | 828:531$376 | 17.682:268$429 | — | 67:844$265 | 155:305$980 | — | 372:051$502 |
| 1905 . . | 8.978:313$360 | 2.170:639$530 | 1.078:276$310 | 15.64[illegible]:801$920 | — | 105:863$715 | 53:341$460 | — | 451:378$689 |
| 1910 . . | 10.551:528$361 | 2.236:569$960 | 1.308:734$559 | 14.495:100$147 | — | 66:915$987 | 66:582$494 | — | 520:007$684 |
| 1915 . . | 14.155:411$913 | 3.727:563$000 | 1.997:364$000 | 20.864:138$000 | — | 99:206$000 | 64:788$000 | — | 840:302$000 |
| 1920 . . | 25.502:684$939 | 6.582:817$247 | 3.3[illegible]2:883$800 | 46.282:337$926 | 116:560$000 | 310:255$415 | 97:256$387 | — | 901:669$346 |
| 1921 . . | 27.824:143$768 | 6.818:969$590 | 3.403:529$524 | 48.014:733$337 | 169:078$900 | 320:532$670 | 129:014$543 | — | 1.898:604$600 |
| 1922 . . | 33.584:704$965 | 7.707:940$460 | 4.017:357$320 | 49.346:586$651 | 36:922$600 | 364:846$770 | 143:661$278 | — | 2.402:201$834 |
| 1923 . . | 37.197:846$785 | 8.808:152$023 | 4.079:827$300 | 53.068:288$807 | 50:067$600 | 464:896$620 | 163:774$940 | — | 1.525:303$638 |
| 1924 . | 38.747:730$180 | 10.103:590$960 | 3.803:106$600 | 55.542:546$565 | 58:813$800 | 575:077$360 | 196:175$022 | — | 4.806:580$404 |
| 1925 . . | 43.270:303$920 | 11.046:549$740 | 3.806:812$205 | 63.733:822$322 | 69:760$400 | 743:435$130 | 167:562$168 | — | 2.779:425$302 |
| 1926 . . | 42.708:975$155 | 15.878:385$214 | 3.820:554$220 | 64.050:104$851 | 24:557$100 | 1.025:649$860 | 152:727$588 | 584:414$900 | 2.740:931$492 |
| 1927 . . | 46.718:906$471 | 14.994:612$210 | 3.512:767$000 | 76.463:798$815 | 3:423$700 | 1.171:586$950 | 137:669$629 | 421:983$600 | 2.758:190$269 |

# MOVIMENTO FINANCEIRO

## Despesa de custeio nos annos abaixo

**Quadro n. 6**

| | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pessoal titulado | 12.188:238$745 | 12.261:319$334 | 13.334:752$158 | 18.354:571$019 | 20.224:971$868 | (1) 19.693:624$363 | 19.735:872$919 | 22.255:959$152 |
| » » jornaleiro e domingos e feriados | 26.945:342$345 | 30.955:977$995 | 30.637:859$335 | 27.263:489$401 | 34.721:721$038 | 41.333:515$991 | 52.963:571$575 | 52.982:200$117 |
| Serviços extraordinarios | 589:280$385 | 537:787$758 | 434:089$528 | 430:222$497 | 576:897$416 | 531:040$983 | 747:629$422 | 586:189$427 |
| Pessoal addido | 214:849$404 | 203:486$822 | 158:568$247 | 113.491$073 | 121:277$236 | 125:150$000 | 126:425$000 | 126:450$000 |
| Augmento provisorio — Titulados | 1.292:490$403 | 1.395:583$989 | 4.231:139$298 | 5.140:442$741 | 5.948:592$577 | (2) 5.975:017$006 | 6.460:205$164 | 8.561:641$295 |
| » » — Jornaleiros | 8.316:263$620 | 9.675:741$617 | 16.843:966$720 | 12.479:232$656 | 14.230:000$014 | 15.480:795$281 | 21.262:951$767 | 27.984:061$818 |
| Total | 49.546:464$907 | 55.035:897$566 | 65.640:375$286 | 63.781:448$387 | 75.823:460$199 | 83.193:144$624 | 101.296:655$847 | 112.495:501$800 |
| Material | 16.256:988$131 | 15.236:155$916 | 15.822.925$338 | 12.870:395$239 | 27.868:519$761 | 26.601:794$611 | 33.778:897$484 | 42.296:122$343 |
| Combustivel, lubrificante e estopa | 28.860:471$443 | 44.485:026$195 | 28.440:154$464 | 34.829:911$640 | (3) 37.965:540$931 | 35.350:776$283 | (4) 32.333:903$321 | 48.527:940$790 |
| Total geral do anno | 94.663.924$481 | 114.757:090$678 | 109.903:455$088 | 111.481:755$266 | 141.657:520$891 | 145.145:715$518 | 167.409:456$652 | 203.320:534$942 |
| Despesas de exercicios findos | 225:162$461 | 655:390$593 | 2.417:684$383 | 66:979$015 | 246:887$560 | 3.354:033$754 | 5.346:129$809 | 4.562:328$778 |
| Total geral | 94.889:086$942 | 115.413:481$271 | 112.321:139$471 | 111.548:734$281 | 141.904:408$451 | 148.499:799$272 | 172.755:586$461 | 207.882:893$720 |

(1) — Houve diminuição de despesa com o pessoal titulado devido a tranferencia para a Contadoria Central Ferroviaria e para a Sub-Contadoria Seccional da Republica de diversos funccionarios.

(2) — Nesta importancia não consta a quantia de 45:247$$414 paga ao pessoal da Sub-Contadoria Seccional da Republica, cujos vencimentos são pagos pelo Ministerio da Fazenda. O accrescimo do augmento provisorio em 1925 sobre o de 1924 acompanha o accrescimo da despesa de vencimentos, embora o total geral da despesa com o pessoal titulado em 1925 seja inferior ao de 1924.

(3) — Nesta importancia acha-se computada a de 12.915:142$140, reforço de combustivel concedido pelo Congresso, paga em 1925.

(4) — Nesta importancia não está incluida a de 4.119:903$280 de 32.812 toneladas de carvão americano fornecido pelo Lloyd Brasileiro e pago em New York, pelo Banco do Brasil, de ordem do Governo.

Despesa financeira do custeio, obras novas e exercicios findos

Despesa Financeira do Custeio, Obras Novas

**Quadro n. 7**

| ANNO | CUSTEIO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pessoal | | | | | |
| | 1ª Divisão — Administração | 2ª Divisão — Trafego | 3ª Divisão — Contabilidade | 4ª Divisão — Locomoção | 5ª Divisão — Via Permanente | Total de Pessoal |
| 1900. | 395:855$027 | 7.359:653$357 | 496:448$346 | 4.108:602$288 | 4.772:422$926 | 17.132:961$944 |
| 1905. | 453:491$156 | 7.706:102$449 | 506:257$625 | 4.653:693$865 | 5.816:973$196 | 19.138:518$291 |
| 1910. | 619:663$023 | 11.247:289$922 | 578:623$221 | 8.223:442$478 | 7.114:994$181 | 27.784:012$825 |
| 1915. | 1.180:152$130 | 12.840:945$213 | 997:805$297 | 8.920:687$190 | 7.324:303$758 | 31.263:893$588 |
| 1920. | 1.358:105$048 | 18.292:160$607 | 1.348:840$931 | 17.644:500$146 | 10.902:858$175 | 49.546:464$907 |
| 1921. | 1.579:765$241 | 20.016:206$325 | 1.388:218$968 | 18.635:302$307 | 13.416:404$725 | 55.035:897$566 |
| 1922. | 1.567:893$402 | 24.550:492$767 | 1.738:886$986 | 22.012:494$187 | 15.770:607$944 | 65.640:375$286 |
| 1923. | 1.592:148$146 | 24.833:419$993 | 1.927:222$812 | 21.279:157$984 | 14.149:499$452 | 63.781:448$387 |
| 1924. | 1.730:889$821 | 29.158:509$335 | 2.097:729$834 | 25.638:553$731 | 17.197:777$478 | 75.823:460$199 |
| 1925. | 1.852:489$918 | 31.823:213$615 | 2.105:587$397 | 27.862:640$834 | 19.549:212$860 | 83.193:144$624 |
| 1926. | 2.019:264$314 | 33.000:354$114 | 2.366:159$057 | 37.288:034$007 | 26.622:844$355 | 101.296:655$847 |
| 1927. | 2.343:833$370 | 39.701:866$397 | 2.572:196$793 | 39.690:571$526 | 28.188:033$723 | 112.496:501$809 |

e exercicios findos nos annos abaixo

**Quadro n. 7**

| Material | | TOTAL DO CUSTEIO | OBRAS NOVAS | EXERCICIOS FINDOS | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|
| Material | Combustivel | | Pessoal e Material | Pessoal e Material Custeio e Obras Novas | |
| 5.530:200$083 | 4.590:537$138 | 27.253:719$168 | 4.663:657$719 | — | 31.917:376$887 |
| 9.300:714$560 | 3.283:657$938 | 31.722:890$789 | 3.106:647$300 | 25:416$830 | 34.854:954$919 |
| 7.577:488$207 | 4.107:794$226 | 39.469:295$258 | 11.623:444$855 | 221:494$659 | 51.314:234$772 |
| 10.269:456$943 | 14.428:203$587 | 55.961:554$118 | 5.735:935$224 | 111:193$974 | 61.808:683$316 |
| 16.256:988$131 | 28.830:471$443 | 94.663:924$481 | 15.935:489$251 | 225:162$461 | 110.854:576$193 |
| 15.236:166$916 | 44.485:023$196 | 114.757:090$678 | 22.876:091$948 | 656:390$593 | 138.239:573$219 |
| 15.822:925$338 | 28.440:154$464 | 109.903:455$088 | 18.227:901$465 | 2.417:684$383 | 130.549:040$936 |
| 12.870:395$239 | 34.829:911$640 | 111.481:755$266 | 16.228:653$384 | 66:979$015 | 126.777:387$665 |
| 27.868:519$761 | 37.965:540$931 | 141.657:520$891 | 22.298:806$937 | 246:887$560 | 164.203:215$418 |
| 26.601:794$611 | 35.350:776$283 | 145.145:715$518 | 49.393:802$840 | 3.354:083$754 | 197.893:602$112 |
| 28.826:945$859 | 37.285:854$946 | 167.409:456$652 | 28.151:146$296 | 23.254:314$548 | 218.814:917$496 |
| 42.296:122$343 | 48.527:940$790 | 203.320:564$942 | 16.272:012$933 | 38.255:572$788 | 257.848:150$663 |

## Verba votada e despesa effectuada nos annos abaixo

**Quadro n. 8**

| ANNO | VERBA VOTADA | | | | DESPESA EFFECTUADA | | | | SALDO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Verba orçamentaria | Creditos | Exercicios findos | Total | Verba orçamentaria | Creditos | Exercicios findos | Total | |
| | *Exploração* | | | | | | | | |
| 1920 | 75.906:401$964 | 20.552:727$732 | 225:162$461 | 96.684:292$157 | 74.363:361$106 | 20.300:563$375 | 225:162$461 | 94.889:086$942 | 1.795:205$215 |
| 1921 | 102.304:072$000 | 16.000:000$000 | 656:390$593 | 118.960:462$593 | 98.788:172$532 | 15.968:918$146 | 656:390$593 | 115.413:481$271 | 3.546:981$322 |
| 1922 | 101.822:992$500 | 22.121:412$871 | 2.417:684$383 | 126.362.089$754 | 88.828:349$070 | 21.075:106$018 | 2.417:684$383 | 112.321:139$471 | 14.040:950$283 |
| 1923 | 90.023:800$000 | 30.206:228$791 | 66:979$015 | 120.297:007$806 | 84.282:548$537 | 27.199:203$729 | 66:979$015 | 111.548:734$281 | 8.748:273$525 |
| 1924 | 114.140:506$086 | 34.178:592$891 | 246:887$560 | 148.565:986$537 | 103.563:786$160 | 33.093:734$731 | 246:887$560 | 141.904:408$451 | 6.661:578$086 |
| 1925 | 119.442:410$000 | 29.811:433$455 | 3.354:083$754 | 152.607:927$209 | 116.409:658$009 | 28.736:057$509 | 3.354:083$754 | 148.499:799$272 | 4.108:127$937 |
| 1926 | 119.442:410$000 | 51.830:059$861 | 5.346:129$809 | 176.618:599$670 | 115.863:945$786 | 51.545:510$865 | 5.346:129$809 | 172.755:586$461 | 3.863:013$209 |
| 1927 | 169.887:311$182 | 40.584:085$884 | 586:136$900 | 211.057:533$966 | 166.990:792$896 | 40.584:085$884 | 586:136$900 | 208.161:015$680 | 2.896:518$286 |
| | *Obras Novas* | | | | | | | | |
| 1920 | 8.000:000$000 | 21.465:631$450 | — | 29.465:631$450 | 7.579:676$674 | 8.355:812$577 | — | 15.935:489$251 | 13.530:142$199 |
| 1921 | 10.200:000$000 | 19.521:370$171 | — | 29.721:370$171 | 9.608:216$210 | 13.267:875$738 | — | 22.876:091$948 | 6.845:278$223 |
| 1922 | 17.384:000$000 | 12.957:597$371 | — | 30.341:597$371 | 13.367:325$439 | 4.860:576$025 | — | 18.227:901$466 | 12.113:695$906 |
| 1923 | — | 19.350:000$000 | — | 19.350:000$000 | — | 16.228:653$384 | — | 16.228:653$384 | 3.121:346$616 |
| 1924 | — | 30.214:904$018 | — | 30.214:904$018 | — | 22.298:806$967 | — | 22.298:806$967 | 7.916:097$051 |
| 1925 | — | 50.333:905$434 | — | 50.333:905$434 | — | 49.393:802$840 | — | 49.393:802$340 | 940:102$594 |
| 1926 | 27.044:179$512 | 6.196:642$992 | 17.908:184$739 | 51.149:007$243 | 22.492:659$941 | 5.658:396$355 | 17.908:184$739 | 46.059:331$035 | 5.089:676$208 |
| 1927 | 26.300:000$000 | 30.733:655$952 | 30:000$000 | 57.063:655$952 | 7.736:802$714 | 30.733:655$952 | 30:000$000 | 38.500:458$666 | 18.563:197$286 |

Arrecadação dos impostos estadoaes nos annos de 1919 a 1927

**Quadro n. 9**

| ANNOS | DISTRICTO FEDERAL | ESTADO DE SÃO PAULO | ESTADO DE MINAS GERAES | ESTADO DO RIO DE JANEIRO |
|---|---|---|---|---|
| 1919. . . . . | 250:423$540 | 2.433:600$950 | 4.926:119$900 | 1.313:895$683 |
| 1920. . . . . | 292:736$700 | 3.653:868$750 | 4.297:926$420 | 1.261:972$220 |
| 1921. . . . . | 309:257$120 | 3.425:115$980 | 4.895:194$435 | 1.404:483$750 |
| 1922. . . . . | 381:213$800 | 3.299:117$600 | 3.917:070$345 | 1.239:942$970 |
| 1923. . . . . | 1.220:382$300 | 4.132:941$200 | 5.558:136$880 | 1.391:614$620 |
| 1924. . . . . | 917:459$500 | 2.148:851$800 | 3.918:424$500 | 961:980$780 |
| 1925. . . . . | 1.207:035$200 | 3.905:145$250 | 6.609:710$900 | 1.690:161$600 |
| 1926. . . . . | 1.059:475$400 | 4.300:580$990 | 5.343:887$650 | 1.546:949$600 |
| 1927. . . . . | 1.198:915$615 | 4.223:031$200 | 4.585:586$054 | 1.545:068$900 |

Arrecadação do imposto de transporte, taxa de viação e addicional para o fundo de obrigações ferroviarias

**Quadro n. 10**

| ANNOS | IMPOSTO DE TRANSPORTES | | TAXA DE VIAÇÃO | | FUNDO PARA OBRIGAÇÕES FERROVIARIAS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Parcial | Total | Parcial | Total | Parcial | Total |
| 1900. . | 637:613$400 | | | | | |
| 1901. . | 598:173$800 | | | | | |
| 1902. . | 578:567$400 | 1.814:354$600 | — | | — | |
| 1903. . | 558:852$400 | | | | | |
| 1904. . | 597:291$000 | | | | | |
| 1905. . | 620:916$200 | | | | | |
| 1906. . | 638:855$860 | 2.415:915$460 | — | — | — | — |
| 1907. . | 690:998$600 | | | | | |
| 1908. . | 616:693$500 | | | | | |
| 1909. . | 623:751$000 | | | | | |
| 1910. . | 377:601$600 | 2.309:044$700 | — | — | — | — |
| 1911. . | 312:074$000 | | | | | |
| 1912. . | 348:594$400 | | | | | |
| 1913. . | 375:161$950 | | | | | |
| 1914. . | 319:609$250 | 1.355:439$600 | — | — | — | — |
| 1915. . . | 888:764$450 | | | | | |
| 1916. . | 928:252$050 | | | | | |
| 1917. . | 1.096:156$650 | | | | | |
| 1918. . | 1.125:606$025 | 4.038:779$175 | — | — | — | — |
| 1919. . | 1.322:791$682 | | | | | |
| 1920. . | 1.487:297$960 | | | | | |
| 1921. . | 1.580:455$890 | | 1.218:534$320 | | | |
| 1922. . | 2.082:772$525 | 6.473:318$057 | 1.307:980$230 | 2.526:514$550 | — | — |
| 1923. . | 3.013:310$550 | — | 1.332:985$730 | — | | |
| 1924. . | 2.038:527$750 | — | 856:313$100 | — | | |
| 1925. . | 3.447:335$850 | — | 1.434:695$300 | — | 7.314:283$725 | — |
| 1926. . | 3.396:456$675 | 11.895:630$825 | 3.333:859$710 | 6.957:853$840 | 9.453:662$890 | 16.767:946$615 |
| 1927. . | 3.832:296$300 | 3.832:296$300 | 2.957:204$100 | 2.957:204$100 | 10.797:986$170 | 10.797:986$170 |

## Preços médios do combustivel nos annos abaixo

**Quadro n. 11**

| ANNOS | CARVÃO CARDIFF — Toneladas | CARVÃO AMERICANO — Toneladas | LIGNITO — Toneladas | CARVÃO NACIONAL — Toneladas | OLEO COMBUSTIVEL — Toneladas | LENHA — (M. ³) | BRIQUETAGEM — Toneladas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1913 | 29$417 | 26$170 | — | — | 80$000 | 3$714 | — |
| 1914 | 33$100 | 25$578 | — | — | 63$583 | 3$571 | — |
| 1915 | 54$033 | 52$436 | — | — | 47$475 | 3$897 | — |
| 1916 | 76$791 | 92$355 | — | 81$724 | 84$931 | 3$496 | — |
| 1917 | 141$000 | 137$094 | — | 114$488 | 106$366 | 4$899 | — |
| 1918 | 113$326 | 123$906 | — | 111$445 | 107$029 | 6$982 | 25$000 |
| 1919 | 121$457 | 119$112 | — | — | 98$938 | 6$736 | 25$000 |
| 1920 | — | 168$077 | — | 121$837 | 179$526 | 6$676 | 22$000 |
| 1921 | 67$699 | 137$485 | — | 107$009 | 184$900 | 7$788 | 22$000 |
| 1922 | 71$442 | 65$872 | — | 53$343 | 108$100 | 5$659 | 20$000 |
| 1923 | 87$200 | 110$000 | — | 61$600 | 137$854 | 6$322 | 25$000 |
| 1924 | — | 73$950 | — | 69$280 | 156$518 | 7$030 | 25$000 |
| 1925 | — | 63$140 | — | 63$726 | 142$468 | 8$998 | 25$000 |
| 1926 | 247$741 | 81$325 | — | 72$632 | 106$326 | 12$096 | 20$000 |
| 1927 | — | 88$584 | 74$375 | 73$492 | 156$913 | — | — |

# LEGISLAÇÃO

## CREDITOS ESPECIAES

### Decreto n. 17.668, de 4 de fevereiro de 1927

Pagamento a Haupt & Comp. da differença de cambio do material ferroviario recebido pela Estrada (E. F. C. B.) em 1912, na importancia de £ 20.945,14-0-0 pela taxa de 16 3/32 e que devia sel-o pela de 11 3/16, na forma do contracto que vigorou na vespera da expedição da ordem (136:982$902).

---

### Decreto n. 17.730, de 18 de março de 1927

Pagamento de 300:000$ aos architectos Samuel Augusto das Neves e Christiano Stockler das Neves, do projecto da estação inicial da Estrada de Ferro Central do Brasil.

---

### Decreto n. 17.904, de 9 de setembro de 1927

Pagamento de mil quinhentas e setenta e oito libras esterlinas (£ 1.678-0-0) á firma Norton Megaw & Comp. pelo material Stone pertencente á referida firma, encommendado pela Estrada de Ferro Central do Brasil, e que, recolhido á Intendencia da mesma Estrada, foi com ella destruido pelo incendio que occorreu alli, em abril de 1921.

---

### Decreto n. 18.142, de 9 de março de 1928

Credito supplementar ás verbas 6ª, 7ª, 8ª, 10ª e 20ª do Ministerio da Viação na importancia de 17.744:601$162.

Verba 6ª) — Estrada de Ferro Central do Brasil.

CONSIGNAÇÃO «MATERIAL»

| | |
|---|---|
| Sub-Consignação n. 1 — Trilhos, dormentes e accessorios. . . . | 533:300$000 |
| Sub-Consignação n. 3 — Acquisição de material rodante e de tracção . . . . . | 1.100:000$000 |
| Sub-Consignação n. 5 — Reparação de material rodante e de tracção. | 449:439$165 |
| Sub-Consignação n. 6 — Machinas, ferramentas (operatrizes), apparelhos, etc. . . . . | 287:147$000 |
| Sub-Consignação n. 7 — Mobiliarios, revistas, livros e outros materiaes . . . . . | 30:000$000 |
| Sub-Consignação n. 8 — Combustivel para machinas e officinas, etc. | 11.337:500$000 |
| Sub-Consignação n. 9 — Outros materiaes necessarios á execução de todos os serviços . . . . . | 2.071:415$017 |
| | 15.808:801$182 |

1927

—

## MOVIMENTO INDUSTRIAL

12 — Balanço industrial.

*Annexos*:

A — Custeio industrial.
B — Material. C/ de permuta.
C — Material emprestado a terceiros.
D — Diversos responsaveis.
E — Variações patrimoniaes.

13 — Resumo do balanço do Deposito Central.
14 — Balanço industrial da 1ª Divisão.
15 — Balanço industrial da 2ª Divisão.
16 — Balanço industrial da 3ª Divisão.
17 — Balanço industrial da 4ª Divisão.
18 — Balanço industrial da 5ª Divisão.
19 — Balanço industrial da 6ª Divisão.
20 — Custeio industrial nos exercicios de 1900-1927.

# EXERCICIO DE 1927

## BALANÇO INDUSTRIAL

**Quadro n. 12**

| DEBITO — RECURSOS RECEBIDOS | | CREDITO — SERVIÇOS PRESTADOS | | | ANNEXO |
|---|---|---|---|---|---|
| *Despesa de pessoal e material:* | | *Custeio industrial:* | | | |
| Despesa effectiva do exercicio, conforme balanço da receita e despesa | 219.592:577$875 | Para o serviço proprio da Estrada | 199.609:721$755 | | |
| *Fornecimentos de 1926 a pagar:* | | Para terceiros | 705:107$464 | 200.314:829$219 | A |
| Material recebido neste anno | 2.550:994$356 | Material. C/ de permuta | | 70:915$110 | B |
| Fornecimentos de 1927 a pagar | 357:725$550 | Material emprestado a terceiros | | 2.112:118$291 | C |
| Pessoal de 1927 a pagar | 49:617$487 | Diversos responsaveis. C/ patrimonio | | 25:660$369 | D |
| *Fornecimento antecipado:* | | Responsabilidade a apurar | | 1:738$850 | |
| Material recebido directamente da praça | 1.714:123$172 | | | | |
| *Repartições publicas:* | | | | | |
| Material e mão de obra | 610:393$985 | | | | |
| *Fornecedores de material rodante:* | | | | | |
| Material a ser pago em fretes | 22.509:030$951 | | | | |
| *Superveniencia:* | | | | | |
| Bens não inventariados anteriormente | 21.927:247$947 | | | 202.525:261$839 | |
| | 269.311:716$323 | *Saldo para 1928:* | | | |
| *Saldo de 1926:* | | Bens da Estrada | 1.014.897:923$742 | | |
| Bens da Estrada | 985.252:043$893 | Material rodante. C/ ajuste | 37.140:574$635 | 1.052.038:498$377 | E |
| | 1.254.563:760$216 | | | 1.254.563:760$216 | |

## EXERCICIO DE 1927

Custeio Industrial — Annexo A

| ESPECIFICAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| **1ª DIVISÃO** | | | |
| Directoria e Sub-Directoria | 237:862$856 | 59:096$228 | 296:959$084 |
| Secretaria | 843:723$412 | 90:206$427 | 933:929$839 |
| Thesouraria | 193:858$493 | 7:808$437 | 201:666$939 |
| Pagadoria | 234:564$386 | 5:436$255 | 240:000$640 |
| Intendencia | 742:942$199 | 117:474$905 | 860:417$105 |
| Laboratorio de ensaios | 84:372$560 | 21:170$594 | 105:543$154 |
| Contabilidade industrial | 35:635$645 | — | 35:635$645 |
| Commissão medica | 35:253$042 | 15:186$805 | 50:439$847 |
| Idem de Electrificação | 79:405$000 | 17:433$416 | 96:838$416 |
| Idem de Abastecimento | 1:189$275 | 6:101$660 | 7:290$935 |
| Idem de Reclamações | — | 7:500$000 | 7:500$000 |
| Serviço Radio Telegraphico | 13:666$817 | 2:946$065 | 16:612$882 |
| Idem dos Automoveis | 52:945$219 | 223:856$663 | 276:801$882 |
| | 2.555:418$904 | 574:217$455 | 3.129:636$359 |
| **2ª DIVISÃO** | | | |
| *1ª Sub-Divisão — Trafego* | | | |
| Administração | 1.454:273$854 | 64:273$768 | 1.518:547$622 |
| Bitola de 1m,60 | 17.874:438$190 | 4.071:397$036 | 21.945:835$226 |
| Bitola de 1m,00 | 2.219:478$717 | 781:544$941 | 3.001:023$658 |
| Linha Auxiliar | 1.837:058$130 | 82:634$612 | 1.919:692$742 |
| *2ª Sub-Divisão — Movimento* | | | |
| Administração | 325:530$596 | 61:789$388 | 387:319$984 |
| Bitola de 1m,60 | 8.660:582$827 | 354:848$973 | 9.015:431$800 |
| Bitola de 1m,00 | 1.609:720$832 | 62:528$186 | 1.672:249$018 |
| Linha Auxiliar | 1.254:771$212 | 34:301$559 | 1.289:072$771 |
| *3ª Sub-Divisão — Telegrapho e Illuminação* | | | |
| Administração | 258:858$387 | 10:748$911 | 269:707$298 |
| Bitola de 1m,60 | 3.311:434$573 | 2.061:896$504 | 5.373:331$077 |
| Bitola de 1m,00 | 258:653$362 | 258:823$722 | 517:477$084 |
| Linha Auxiliar | 252:817$010 | 244:568$770 | 497:385$780 |
| | 39.317:6'7$690 | 8.089:356$370 | 47.406:974$060 |
| **3ª DIVISÃO** | | | |
| Sub-Directoria | 119:532$903 | 45:047$802 | 164:580$705 |
| Escriptorio Central, Deposito e Archivo | 172 377$569 | 14:976$215 | 187:353$784 |
| 1ª Secção — Contadoria | 1.665:149$775 | 119:671$519 | 1.784:821$294 |
| 2ª Secção — Contabilidade | 379:471$347 | 4:577$035 | 384:048$382 |
| 3ª Secção — Estatistica | 172:588$231 | 7:823$100 | 180:411$331 |
| Sub-Contadoria Seccional | 3:172$576 | 697$810 | 3:870$386 |
| Delegação do Tribunal de Contas | — | 50$000 | 50$000 |
| Contadoria Ferroviaria | — | 212:000$000 | 212:000$000 |
| Secção Hollerith | — | 170:329$290 | 170:329$290 |
| | 2.512:292$401 | 575:172$771 | 3.087:465$172 |

| ESPECIFICAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| 4ª DIVISÃO | | | |
| *Administração Geral* | | | |
| Escriptorio Central da Divisão | 2.954:002$735 | 467:033$135 | 3.421:035$870 |
| Posto Medico | 4:687$200 | 3:824$016 | 8:511$216 |
| Escolas, Museu e Bibliotheca | 10:840$827 | 722$066 | 11:562$893 |
| | 2.969:530$762 | 471:579$217 | 3.441:109$979 |
| OFFICINAS | | | |
| *Reparação do Material Rodante* | | | |
| Bitola de 1m,60 — Locomotivas | 4.518:484$775 | 3.920:322$529 | 8.438.807$304 |
| Bitola de 1m,60 — Carros | 2.297:408$800 | 2.259:706$136 | 4.557:114$936 |
| Bitola de 1m,60 — Vagões | 656:174$722 | 3.031:430$516 | 3.687:605$298 |
| | 7.472:068$299 | 9.211:459$241 | 16.683:527$538 |
| Bitola de 1m,00 — Locomotivas | 1.425:451$671 | 1.078:806$721 | 2.504:258$392 |
| Bitola de 1m,00 — Carros | 490:303$642 | 563:326.804 | 1.053:630$446 |
| Bitola de 1m,00 — Vagões | 284:776$183 | 749:627$712 | 1.034:403$895 |
| Automotrizes | 6:435$742 | 5:964$228 | 12:399$970 |
| | 2.206:967$238 | 2.397:725$465 | 4.604:692$703 |
| *Conservação do Material Rodante* | | | |
| Bitola de 1m,60 — Locomotivas | 1.549:610$568 | 2.409:508$259 | 3.959:118$827 |
| Bitola de 1m,60 — Carros | 731:877$350 | 1.042:750$889 | 1.774:628$239 |
| Bitola de 1m,60 — Vagões | 1.096:657$393 | 1.322:085$927 | 2 418:743$320 |
| | 3.378:145$311 | 4.774:345$075 | 8.152:490$386 |
| Bitola de 1m,00 — Locomotivas | 364:826$330 | 492:179$113 | 857:005$443 |
| Bitola de 1m,00 — Carros | 219:209$616 | 300:120$191 | 519:329$807 |
| Bitola de 1m,00 — Vagões | 256:299$381 | 406:064$618 | 562:363$999 |
| Bitola de 1m,00 — Automotrizes | 5:661$544 | 7:280$357 | 12:941$901 |
| | 845:996$871 | 1.205:644$279 | 2.051:641$150 |
| *Conservação de Officinas* | | | |
| Deposito Geral | 58:240$659 | 8:269$257 | 66:509$916 |
| Machinas e ferramentas | 592:918$693 | 463:046$081 | 1.055:964$774 |
| Installações e accessorios | 271:006$763 | 322:554$893 | 593:561$656 |
| Edificios | 39:009$551 | 72:193$155 | 111:202$706 |
| | 961:175$666 | 866:063$386 | 1.827:239$052 |
| *Serviços Auxiliares das Officinas* | | | |
| Reparações de moveis e utensilios | 57:464$766 | 58:073$659 | 115:538$425 |
| Serviços de uzina, etc. | 2:445$726 | 3:143$066 | 5:588$792 |
| Serviços de desmontagens | 3:393$760 | — | 3:393$760 |
| Força, luz, agua e telephone | 32:189$571 | 303:153$067 | 335:342$683 |

Balanço Industrial — Annexo A (Continuação)

| ESPECIFICAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Moveis, Carretões, guindastes, etc. . . . | 66:855$389 | 138:186$976 | 205:042$365 |
| Exame e fiscalisação do material . . . . | 9:190$714 | 1:332$918 | 10:528$632 |
| Carga e descarga . . . . . | 71:610$413 | 19:488$789 | 91:099$202 |
| Guardas rondantes. . . . . | 14:562$875 | 20:825 | 14:583$700 |
| Serviços geraes . . . . . | 923:021$785 | 565:613$601 | 1.488:635$386 |
| | 1.189:734$999 | 1.089:017$901 | 2.269:752$900 |
| *Despesas complementares das Officinas* | | | |
| Domingos, feriados e facultativos . . . . | 735:561$739 | — | 735:561$739 |
| Ferias e licenças . . . . . | 363:783$446 | — | 363:788$446 |
| Accidentes de trabalho. . . . . | 3:043 726 | — | 3:043$726 |
| Pessoal invalido. . . . . | 186.809$918 | — | 186:809$918 |
| Abonos e folgas. . . . . | 82:274.980 | — | 82:274$980 |
| Serviços publicos remunerados . . . . . | 71:417$393 | — | 71:417$393 |
| Baixas. . . . . | — | 12:934$190 | 12:934$190 |
| Quebras e avarias . . . . . | — | 21:143$622 | 21:143$622 |
| Diversos . . . . . | 552:035$686 | 351$104 | 552:380$790 |
| | 1.994:931$888 | 34:428$916 | 2.029:360$804 |
| *Administração das Officinas* | | | |
| Administração geral . . . . . | 87:268$602 | 90:467$240 | 177:735$842 |
| Officinas do Engenho de Dentro . . . . | 411:411$788 | 943$276 | 412:355$064 |
| Officinas dos depositos . . . . . | 277:486$160 | 17:833$727 | 295:319$887 |
| | 776:166$550 | 109:244$243 | 885:410$793 |
| Total das Officinas. . . . . | 18.816:186$820 | 19.687:928$506 | 38.504:115$326 |
| TRACÇÃO | | | |
| *Serviços da Tracção a Vapor* | | | |
| Trens da bitola de 1m,60 . . . . . | 7.530:875$354 | 37.925:975$452 | 45.456:850$806 |
| Trens da bitola de 1m,00 . . . . . | 2.279:926$874 | 7.203:867$609 | 9.483:794$483 |
| | 9 810:802$228 | 45.129:843$061 | 54.940:645$289 |
| *Serviços Auxiliares da Tracção* | | | |
| Trens da bitola de 1m,60 . . . . . | 3.812:320$524 | 853:716$939 | 4.666:037$463 |
| Trens da bitola de 1m,00 . . . . . | 405:580$858 | 255:680$628 | 661:261$486 |
| | 4.217:901$382 | 1.109:397$567 | 5.327:298$949 |
| *Serviços complementares da Tracção* | | | |
| Domingos, feriados, etc. . . . . | 10:937$860 | — | 10:937$860 |
| Ferias e licenças . . . . . | 211:610$361 | — | 211:610$361 |
| Accidentes de trabalho. . . . . | 8:759$626 | 2:471$000 | 11:230$626 |
| Pessoal invalido. . . . . | 48:663$546 | — | 48:663$546 |
| Abonos e folgas. . . . . | 98:678$282 | — | 98:678$282 |
| Serviços publicos remunerados . . . . . | 30:226$061 | — | 30:226$061 |
| Baixas. . . . . | — | 1.109:560$400 | 1.109:560$400 |
| Diversos . . . . . | 48:285$769 | — | 48:285$769 |
| | 457:161$505 | 1.112:031$400 | 1.569:192$905 |

## BALANÇO INDUSTRIAL

### Material — Conta de permuta

Annexo B

| | |
|---|---|
| Companhia Brasileira de material rodante | 32:373$300 |
| V. de Magalhães & Comp. | 38:001$810 |
| Fonseca Almeida & Comp. | 540$000 |
| | 70:915$110 |

### Material emprestado a terceiros

Annexo C

| | |
|---|---|
| Estrada de Ferro Theresopolis | 301$000 |
| Estrada de Ferro Rio d'Oùro. | 86:668$184 |
| Estrada de Ferro Oeste de Minas | 2.025:149$107 |
| | 2.112:118$291 |

### Diversos responsaveis — Conta de patrimonio

Annexo D

4ª DIVISÃO

| | |
|---|---|
| Bento da Silva Benevides | 320$000 |
| Antonio Joaquim Ramos | 2:101$500 |
| Orlandino Cesar Fernandes | 5:591$658 |
| Manoel Andrade Ribeiro | 754$700 |
| Waldemar Paes. | 3:756$747 |
| Aguinaldo Vieira Machado. | 423$104 |

5ª DIVISÃO

| | |
|---|---|
| Durval Tavares Albuquerque. | 8:527$660 |
| Paulo Goulart | 4:185$000 |
| | 25:660$369 |

# BALANÇO INDUSTRIAL

## Variações patrimoniaes em 1927

**Annexo E**

| ESPECIFICAÇÃO | DIVISÕES | INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1926 | VARIAÇÕES PATRIMONIAES | | INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1927 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Augmentos | Diminuições | |
| *Proprios nacionaes* | | | | | |
| Predios | 6ª | — | 804:603$680 | — | 804:603$680 |
| » | 5ª | 14.630:654$547 | 12.304:244$692 | — | 26.934:899$239 |
| Fazendas | » | 452:000$000 | — | — | 452:000$000 |
| Pedreiras | » | 375:485$000 | — | — | 375:485$000 |
| Aguadas | » | 205:800$000 | — | — | 205:800$000 |
| Terrenos | » | 304:992$380 | — | — | 304:992$380 |
| » | 6ª | — | 221:000$000 | — | 221:000$000 |
| | | 15.968:931$927 | 13.329:848$372 | — | 29.298:780$299 |
| *Estações e postos telegraphicos* | | | | | |
| Estações e dependencias | 5ª | 21.268:751$634 | 6.721:752$497 | — | 27.990:504$131 |
| Installações e accessorios | 2ª | 993:787$474 | — | 3:657$000 | 990:130$474 |
| | | 22.262:539$108 | 6.721:752$497 | 3:657$000 | 28.980:634$605 |
| *Via Permanente* | | | | | |
| Linha | 5ª | 404.126:043$290 | 23.461:467$809 | — | 427.587:511$099 |
| Obras de arte: | | | | | |
| Viaductos | 5ª | 2.640:136$400 | — | — | 2.640:136$400 |
| Pontes | » | 24.285:227$654 | 725:626$865 | — | 25.010:854$519 |
| Pontilhões | » | 3.760:308$744 | — | — | 3.760:308$744 |
| Fóssas | » | 39:555$091 | 4:674$685 | — | 44:229$776 |
| Boeiros e drenos | » | 24.157:355$551 | 156:248$573 | — | 24.313:604$124 |
| Vallas, valletas, etc. | » | 99:323$298 | 203:287$144 | — | 302:615$442 |
| Passagens superiores | » | 1.952:428$749 | 450:424$041 | — | 2.402:852$790 |
| » interiores | » | 1.313:362$168 | — | — | 1.313:362$168 |
| Tunneis | » | 33.355:359$749 | 1:078$890 | — | 33.356:438$639 |
| Muros | » | 4.659:206$537 | 891:152$866 | — | 5.550:359$403 |
| Apparelhos Saxby | » | 1.712:880$000 | — | — | 1.712:880$000 |
| Desapropriações | » | — | 1.752:266$700 | — | 1.752:266$700 |
| Obras em andamento: | | | | | |
| Linha e obras de arte | 5ª | 34.647:828$393 | — | 30.315:691$720 | 4.332:136$673 |
| Reflorestamento | » | 634:990$806 | 246:282$420 | — | 881:273$226 |
| | | 537.384:011$430 | 27.892:509$996 | 30.315:691$720 | 534.960:829$706 |
| *Installações telegraphicas* | | | | | |
| Train Dispatching (Instal. e mater.) | 2ª | 3.797:340$892 | — | 1.276:634$258 | 2.520:706$634 |
| Installações | » | 5.385:703$863 | 653:234$702 | — | 6.038:938$565 |
| Cabines | 5ª | 946:764$420 | 1.752:009$746 | — | 2.698:774$166 |
| | | 10.129:809$175 | 2.405:244$448 | 1.276:634$258 | 11.258:419$365 |

Balanço Industrial — Annexo E (continuação)

| ESPECIFICAÇÃO | DIVISÕES | INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1926. | VARIAÇÕES PATRIMONIAES | | INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1927. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Augmentos | Diminuições | |
| *Usinas e officinas* | | | | | |
| Edificios | 5 | 14.453:896$957 | 73.019$000 | — | 14.526:915$957 |
| Installações diversas: | | | | | |
| 2ª divisão | 2ª | 49:901$000 | — | 6.248$400 | 43:652$600 |
| 4ª » | 4 | 2.272:839$250 | 173:706$956 | — | 2.446:546$206 |
| Machinas fixas: | | | | | |
| 2ª divisão | 1 | 132:841$000 | 56:692$000 | — | 189:533$000 |
| 3ª » | 3ª | 201:537$248 | 75:576$064 | — | 277:113$312 |
| 4ª » | 4ª | 16.374:189$903 | — | 1.333:698$979 | 15.041:090$924 |
| 6ª » | 6ª | — | 12:820$000 | — | 12:820$000 |
| Machinas portateis e ferramentas: | | | | | |
| 1ª divisão | 1ª | 224:121$852 | 28:371$023 | — | 252.492$875 |
| 2ª » | 2ª | 66:370$039 | — | 35:507$507 | 30:862$532 |
| 3ª » | 3ª | — | — | — | — |
| 4ª » | 4ª | 3.103:573$914 | 109:595$081 | — | 3.213:168$995 |
| 5ª » | 5ª | 1.482:388$236 | 64:227$354 | — | 1.546:615$590 |
| 6ª » | 6 | 80:514$874 | — | (*) 62:305$881 | 18:208$993 |
| Obras não especificadas: | | | | | |
| 2ª divisão | 2ª | 7:566$000 | 274$000 | — | 7:840$000 |
| 4ª » | 4ª | 84:961$701 | 98:836$346 | — | 183:798$047 |
| "Stock" de materiaes: | | | | | |
| 2ª divisão | 2 | 1.347:001$693 | 472:077$072 | — | 1.819:078$765 |
| 3ª » | 3ª | 293:032$863 | 62.494$189 | — | 360:527$052 |
| 4ª » | 4ª | 2.834:458$552 | — | 2.762:559$541 | 71:899$011 |
| Obras em andamento: | | | | | |
| 2ª divisão | 2 | 88.394$526 | 178:961$387 | — | 267:355$913 |
| 4ª » | 4 | 4.305:942$936 | — | 503:869$528 | 3.802:073$408 |
| 5ª » | 5ª | — | 18:199$351 | — | 18:199$351 |
| | | 47.4.8:532$544 | 1.424:849$823 | 4.703:589$836 | 44.129:792$531 |
| *Material rodante* | | | | | |
| Locomotiva de B-L | 4 » | 39.283:798$299 | — | 88:800$000 | 39.194:998$299 |
| » » B-E | » | 16.852.395$077 | 520:559$707 | — | 17.372.954$784 |
| Carros de passageiros B-L | » | 31.074:491$854 | 3.919:838$131 | — | 34.994.329$985 |
| » » » B-E | » | 8.459:065$104 | 136:181$233 | — | 8.595:246$337 |
| Vagões B-L | » | 45.346:641$061 | — | 5.001:810$650 | 40.344:830$411 |
| » B-E | » | 13.292:256$743 | — | 1.344:149$665 | 11.948:107$078 |
| Guindaste B-L | » | — | 753:665$727 | — | 753:665$727 |
| » B-E | » | — | 56:236$398 | — | 56:236$398 |
| Automotrizes | 5ª | 481:785$252 | — | — | 481:785$252 |
| Automoveis de linha | 6ª | 291:706$869 | 179:986$634 | — | 471:693$503 |
| Velocipedes de linha | | 63:280$000 | — | (*) 61:480$000 | 1:800$000 |
| | | 155.145:420$259 | 5.566:367$830 | 6.496:240$315 | 154.215:547$774 |

Balanço Industrial — **Annexo E** (continuação)

| ESPECIFICAÇÃO | DIVISÕES | INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1926. | VARIAÇÕES PATRIMONIAES | | INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1927. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Augmentos | Diminuições | |
| *Material rodante c/ de ajustes* | | | | | |
| Locomotiva B-E . . . . | 4 | — | 13.972:638$420 | — | 13 972:638$420 |
| Vagões B-L. . . . . | » | — | 3.850:363$665 | — | 3 850:363$665 |
| » B-E. . . . . | » | — | 12.453:248$925 | — | 12.453:248$925 |
| Guindaste B-L. . . . | » | — | 6 017:302$125 | — | 6.017:302$125 |
| » B-E. . . . . | » | — | 454:495$500 | — | 454:495$500 |
| | | — | 392:526$000 | — | 392:526$000 |
| | | — | 37.140:574$635 | — | 37.140:574$635 |
| "STOCK" DE MATERIAES NOS DEPOSITOS | | | | | |
| *Deposito central* | | | | | |
| 1ª divisão . . . . . | 1ª | 470:735$194 | 15:411$500 | — | 486:146$794 |
| 2ª » . . . . . | 2ª | 3.022:410$065 | — | 657:277$385 | 2.365:132$680 |
| 3ª » . . . . . | 3ª | 610:288$633 | — | 10:245$072 | 600:043$561 |
| 4ª » . . . . . | 4ª | 27.942:433$791 | 2.274:995$016 | — | 30.217:428$807 |
| 5ª » . . . . . | 5ª | 13.010.517$095 | 5.993:210$026 | — | 19 003:727$121 |
| 6ª » . . . . . | 6ª | 2.684:424$915 | — | 565:592$991 | 2.118:831$924 |
| Deposito de combustivel . | 4ª | 8 462:123$761 | — | 947:631$413 | 7.514:492$348 |
| | | 55.202:933$454 | 8.283:616$642 | 2 180:746 861 | 62.305:803$235 |
| *Moveis e utensilios* | | | | | |
| 1ª divisão . . . . . | 1ª | 372:862$109 | 27:325$347 | — | 400:187$456 |
| 2ª » . . . . . | 2ª | 1.632:548$402 | 151:242$707 | — | 1.783:791$109 |
| 3ª » . . . . . | 3ª | 368:934$950 | 59.457$398 | — | 428:392$348 |
| 4ª » . . . . . | 4ª | 3.195.878$190 | 412.572$660 | — | 3.608:450$850 |
| 5ª » . . . . . | 5ª | 574:781$918 | 106:472$884 | — | 681:254$802 |
| 6ª » . . . . . | 6ª | 276:090$288 | — | (*) 80:212$748 | 195:877$540 |
| | | 6.421:095 857 | 757:070$996 | 80:212$748 | 7.097:954$105 |
| *Livros e instrumentos de engenharia* | | | | | |
| 1ª divisão . . . . . | 1ª | 3:507$800 | 11:252$200 | — | 14:760$000 |
| 2ª » . . . . . | 5ª | 119:087$200 | 49:278$760 | — | 168 365$960 |
| 6ª » . . . . . | 6ª | 90:278$547 | — | (*) 26:861$452 | 63:417$105 |
| | | 212:873$547 | 60:530$960 | 26:861$442 | 246:543$065 |
| *Material encostado* | | | | | |
| 1ª divisão . . . . . | 1ª | 4:189$510 | 1:079$240 | — | 5:268$750 |
| 2ª » . . . . . | 2ª | 14:122$770 | — | 14:092$770 | 30$000 |
| | | 18.312$280 | 1:079$240 | 14:092$770 | 5:298$750 |

Balanço Industrial — Annexo E (continuação)

| ESPECIFICAÇÃO | DIVISÕES | INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1926. | VARIAÇÕES PATRIMONIAES | | INVENTARIO, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1927. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Augmentos | Diminuições | |
| *Materiaes diversos* | | | | | |
| 1ª divisão . . . . . | 1ª | 107:167$090 | -- | 107:167$090 | — |
| *Material em transito* | | | | | |
| 1ª divisão . . . . . | 1ª | 12.472:482$511 | 11.742:309$982 | — | 24.214:792$493 |
| 2ª » . . . . . | 2ª | — | 57:350$960 | — | 57:350$960 |
| 4ª » . . . . . | 4ª | 7.067:258$257 | — | 210:923$356 | 6.856:334$901 |
| 5ª » . . . . . | 5ª | 3.948:965$071 | 3.186:121$812 | 3.282.356$172 | 3.852:730$711 |
| 6ª » . . . . . | 6ª | 185:688$729 | — | 169:551$309 | 16:137$420 |
| | | 23.674:394$568 | 14.985:782$754 | 3.662:830$837 | 34.997:346$485 |
| *Semoventes* | | | | | |
| 5ª divisão . . . . . | 5ª | 2:240$000 | 700$000 | — | 2:940$000 |
| 6ª » . . . . . | 6ª | 1:050$000 | — | 450$000 | 600$000 |
| | | 3:290$000 | 700$000 | 450$000 | 3:540$000 |
| *Vehiculos* | | | | | |
| 1ª divisão . . . . . | 1ª | 121:058$000 | — | — | 121:058$000 |
| 6ª » . . . . . | 6ª | — | 56:900$000 | — | 56:900$000 |
| | | 121:058$000 | 56:900$000 | — | 177:958$000 |
| *Bens a cargo de terceiros* | | | | | |
| 2ª divisão . . . . . | 2ª | 67:255$000 | — | — | 67:255$000 |
| 4ª » . . . . . | 4ª | 9:267$828 | 47:409$765 | — | 56:677$593 |
| | | 76:522$828 | 47:409$765 | — | 123:932$593 |
| *Construcções* | | | | | |
| Residencia de Bello Horizonte . . . . . | 6ª | 2.284:978$804 | — | 1.828:434$600 | 456:544$204 |
| Ramal de Austin a Santa Cruz | » | 3.936:873$277 | 58:190$045 | — | 4.995:063$322 |
| » » Montes Claros . . | » | 44.274:045$702 | — | 191:157$528 | 43.082:888$174 |
| » » Ponte Nova. . . | » | 25 254:221$930 | — | (*) 667:274$293 | 24.586:947$637 |
| » » Lima Duarte . . | » | 9.231:592$638 | 38:827$254 | — | 9.270:419$892 |
| » » Santa Barbara . . | » | 9.623:417$890 | — | 1.721:886$936 | 7.901:530$954 |
| » » Diamantina . . . | » | 75:637$022 | — | — | 75:637$022 |
| Estação de Bello Horizonte. | » | 2.227:904$986 | — | — | 2.227:904$986 |
| Officinas de Bello Horizonte | » | 12.223:893$549 | 198:378$487 | — | 12.422:272$036 |
| Ponte de Pirapóra. . . . | » | 982:586$028 | — | — | 982:586$028 |
| Residencia de Ouro Preto . | » | — | 1.093:748$974 | — | 1.093:748$974 |
| | | 110.115:151$826 | 1.389:144$760 | 4 408:753$357 | 107.095:543$229 |

(*) Transferidos para a 5ª divisão.

## RESUMO

Balanço Industrial — **Annexo E** (Fim)

| CLASSIFICAÇÃO | INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1926 | VARIAÇÕES PATRIMONIAES | | INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1927 |
|---|---|---|---|---|
| | | Augmentos | Diminuições | |
| Proprios nacionaes. . . . | 15.968:931$927 | 13.329:848$372 | — | 29.298:780$299 |
| Estações e postos telegraphicos . . . . . | 22.262:539$108 | 6.721:752$497 | 3:657$000 | 28.980:634$605 |
| Via Permanente. . . . . | 537.384:011$430 | 270892:509.996 | 30.315:691$720 | 534.960:829$706 |
| Installações telegraphicas. . | 10.129:809$175 | 2.405:244$448 | .276:634$258 | 11.258:419$365 |
| Usinas e officinas . . . . | 47.408:532.544 | 1.424:849$823 | 4.703:589.836 | 44.129:792$531 |
| Material rodante. . . . . | 155.145:420$259 | 5.566:367$830 | 6.496:240$315 | 154.215:547$774 |
| *Stock* de materiaes nos depositos. . . . . | 56.202:933$454 | 8.283:616$642 | 2.180:746$861 | 62.305:803$235 |
| Moveis e utensilios. . . . | 6.421:095$857 | 757:070$996 | 80:212$748 | 7.697:954$105 |
| Livros e instrumentos de Engenharia . . . . . | 212:873$547 | 60:530$960 | 26:861$442 | 246:543$065 |
| Material encostado . . . . | 18:312$280 | 1:079$240 | 14:092$770 | 5:298$750 |
| Material em transito . . . | 23.674:394$568 | 14 985:782$754 | 3.662:830$837 | 34.997:348$485 |
| Semoventes . . . . . | 3:290$000 | 700$000 | 450$000 | 3:540$000 |
| Vehiculos. . . . . | 121:058$000 | 56:900$000 | — | 177:958$000 |
| Bens a cargo de terceiros. . | 76:522$828 | 47:409$765 | — | 123:932$593 |
| Construcções. . . . . | 110.115:151$826 | 1.389:144$760 | 4.408:753$357 | 107.095:543$229 |
| Materiaes diversos . . . . | 107:167$090 | — | 107:167$090 | — |
| Desapropriações. . . . . | — | — | — | — |
| Material rodante c/ de ajuste | — | 37.140:574$635 | — | 37.140:574$635 |
| Total . . . . . | 985.252:043$893 | 120.063:382$718 | 53.276:928$234 | 1.052.038:498$377 |

## EXERCICIO DE 1927

### Resumo do balanço do Deposito Central

**Quadro n. 13**

**Debito**

| | | |
|---|---|---|
| *Despesa effectiva :* | | |
| Material pago neste exercicio | | 86.907:352$378 |
| *Fornecimentos de 1926 a pagar :* | | |
| Material relacionado pela Intendencia depois de encerrada a escripta de 1926 | | 2.569:988$284 |
| *Fornecimentos de 1927 a pagar :* | | |
| Contas existentes na Contabilidade | 9.143$000 | |
| Idem em processo na Intendencia | 135:721$730 | |
| Idem ainda não apresentadas | 21:646$270 | 166:511$000 |
| *Repartições publicas :* | | |
| Recebido da Imprensa Nacional de mão de obra | | 610:113$985 |
| *Recebido das Divisões :* | | |
| 1ª. Divisão | 6:561$600 | |
| 2ª. » | 6:541$553 | |
| 3ª. » | 8:413$800 | |
| 4ª. » | 11:523$803 | |
| 5ª. » | 304$520 | 33:345$276 |
| *Superveniencia :* | | |
| Material emprestado e não escripturado em annos anteriores devolvidos pelos seguintes: | | |
| Inspectoria de Aguas e Exgotos | 238:440$000 | |
| Embaixada Portugueza | 81:263$750 | |
| Estrada de Ferro Oeste de Minas | 1.922:089$167 | |
| Estrada de Ferro Rio d' Ouro | 131:216$721 | 2.373:009$638 |
| | | 92.660:320$561 |
| *Saldo de 1926 :* | | |
| Material em deposito | 470:735$194 | |
| Material encostado (Socata) | 4:189$510 | |
| Material em transito | 12.472:482$511 | 12.947:407$212 |
| | | 105.607:727$776 |

**Credito**

| | | |
|---|---|---|
| *Fornecimentos ás Divisões :* | | |
| 1ª. Divisão | 76:168$659 | |
| 2ª. » | 1.920:267$603 | |
| 3ª. » | 478:414$492 | |
| 4ª. » | 64.826:529$957 | |
| 5ª. » | 11.360:727$458 | |
| 6ª. » | 92:107$429 | 78.754:215$598 |

| | | |
|---|---|---|
| *Fornecimentos a particulares:* | | |
| Diversos | | 33:447$000 |
| *Material emprestado a terceiros:* | | |
| Estrada de Ferro Theresopolis | 301$000 | |
| Estrada de Ferro Rio d'Ouro | 86:668$184 | |
| Estrada de Ferro Oéste de Minas | 2.025:149$107 | 2.112:118$291 |
| *Responsabilidade a apurar:* | | |
| Processo de roubo de materiaes em andamento na commissão de reclamações | | 1:738$850 |
| | | 80.901:519$739 |
| *Saldo para 1928:* | | |
| Material em deposito | 486:146$794 | |
| Material encostado (Socata) | 5:268$750 | |
| Material em transito | 24.214:792$492 | 24.706:208$037 |
| | | 105.607:727$776 |

## EXERCICIO DE 1927

### Resumo do balanço do Deposito Central

**Quadro n. 13**

**Debito**

| | | |
|---|---|---|
| *Despesa effectiva :* | | |
| Material pago neste exercicio | | 86.907:352$378 |
| *Fornecimentos de 1926 a pagar :* | | |
| Material relacionado pela Intendencia depois de encerrada a escripta de 1926 | | 2.569:988$284 |
| *Fornecimentos de 1927 a pagar :* | | |
| Contas existentes na Contabilidade | 9.143$000 | |
| Idem em processo na Intendencia | 135:721$730 | |
| Idem ainda não apresentadas | 21:646$270 | 166:511$000 |
| *Repartições publicas :* | | |
| Recebido da Imprensa Nacional de mão de obra | | 610:113$985 |
| *Recebido das Divisões :* | | |
| 1ª. Divisão | 6:561$600 | |
| 2ª. » | 6:541$553 | |
| 3ª. » | 8:413$800 | |
| 4ª. » | 11:523$803 | |
| 5ª. » | 304$520 | 33:345$276 |
| *Superveniencia :* | | |
| Material emprestado e não escripturado em annos anteriores devolvidos pelos seguintes: | | |
| Inspectoria de Aguas e Exgotos | 238:440$000 | |
| Embaixada Portugueza | 81:263$750 | |
| Estrada de Ferro Oeste de Minas | 1.922:089$167 | |
| Estrada de Ferro Rio d' Ouro | 131:216$721 | 2.373:009$638 |
| | | 92.660:320$561 |
| *Saldo de 1926 :* | | |
| Material em deposito | 470:735$194 | |
| Material encostado (Socata) | 4:189$510 | |
| Material em transito | 12.472:482$511 | 12.947:407$212 |
| | | 105.607:727$776 |

**Credito**

| | | |
|---|---|---|
| *Fornecimentos ás Divisões :* | | |
| 1ª. Divisão | 76:168$659 | |
| 2ª. » | 1.920:267$603 | |
| 3ª. » | 478:414$492 | |
| 4ª. » | 64.826:529$957 | |
| 5ª. » | 11.360:727$458 | |
| 6ª. » | 92:107$429 | 78.754:215$598 |

| | | |
|---|---|---|
| *Fornecimentos a particulares:* | | |
| Diversos | | 33:447$000 |
| *Material emprestado a terceiros:* | | |
| Estrada de Ferro Theresopolis | 301$000 | |
| Estrada de Ferro Rio d'Ouro | 86:668$184 | |
| Estrada de Ferro Oéste de Minas | 2.025:149$107 | 2.112:118$291 |
| *Responsabilidade a apurar:* | | |
| Processo de roubo de materiaes em andamento na commissão de reclamações | | 1:738$850 |
| | | 80.901:519$739 |
| *Saldo para 1928:* | | |
| Material em deposito | 486:146$794 | |
| Material encostado (Socata) | 5:268$750 | |
| Material em transito | 24.214:792$492 | 24.706:208$037 |
| | | 105.607:727$776 |

# EXERCICIO DE 1927

## Resumo do balanço da 1ª Divisão

Quadro n. 14

### DEBITO

| | | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| *Despesa effectiva :* | | | | |
| Verba 6ª | 1.660:993$194 | | | |
| Incorporação do augmento provisorio | 556:390$176 | | | |
| Verba 23ª | 126:450$000 | 2.343:833$370 | — | 2.343:833$370 |
| Material recebido directamente dos fornecedores | | — | 248:141$368 | 248:141$368 |
| *Recebido das divisões :* | | | | |
| Deposito Central | | — | 76:168$659 | 76:168$659 |
| 2ª Divisão | | 22:698$000 | 11:681$191 | 34:379$191 |
| 3ª » | | 9$850 | 250$000 | 259$850 |
| 4ª » | | 75:683$311 | 62:807$127 | 138:490$438 |
| 5ª » | | 156:486$991 | 220:367$638 | 376:854$629 |
| 6ª » | | — | 23$400 | 23$400 |
| *Fornecimentos de 1927 a pagar :* | | | | |
| Diversos | | — | 8:580$000 | 8:580$000 |
| *Pessoal de 1927 a pagar :* | | | | |
| Folhas da commissão de electrificação | | 33:158$800 | — | 33:158$800 |
| *Superveniencia :* | | | | |
| Bens não inventariados anteriormente | | — | 70:969$153 | 70:969$153 |
| | | 2.631:870$322 | 698:988$536 | 3.330:858$858 |
| *Saldo de 1926 :* | | | | |
| Moveis e utensilios | | — | 372:862$109 | 372:862$109 |
| Livros e instrumentos de engenharia | | — | 3:507$800 | 3:507$800 |
| Materiaes diversos | | — | 107:167$090 | 107:167$090 |
| Vehiculos | | — | 121:058$000 | 121:058$000 |
| Usinas e officinas — Machinas portateis e ferramentas | | — | 224:121$852 | 224:121$852 |
| | | 2.631:870$322 | 1.527:705$387 | 4.159:575$709 |

### CREDITO

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| *Custeio industrial :* | | | |
| Directoria e Sub-directoria | 237:862$856 | 59:096$228 | 296:959$084 |
| Secretaria | 843:723$412 | 90:206$427 | 933:929$839 |
| Thesouraria | 193:858$493 | 7:808$437 | 201:666$930 |
| Pagadoria | 234:564$386 | 5:436$255 | 240:000$641 |
| Intendencia | 742:942$199 | 117:474$905 | 860:417$104 |
| Laboratorio de ensaios | 84:372$560 | 21:170$594 | 105:543$154 |
| Contabilidade industrial | 35:635$645 | — | 35:635$645 |
| Commissão medica | 35:253$042 | 15:186$805 | 50:439$847 |
| Commissão da electrificação | 79:405$000 | 17:433$416 | 96:838$416 |
| Commissão de abastecimento | 1:189$275 | 6:101$660 | 7:290$935 |
| Commissão de reclamações | — | 7:500$000 | 7:500$000 |
| Serviço radio-telegraphico | 13:666$817 | 2:946$065 | 16:612$882 |
| Serviço dos automoveis | 52:945$219 | 223:856$663 | 273:801$882 |
| | 2.555:418$904 | 574:217$456 | 3.129:636$359 |
| *Fornecimentos ás Divisões :* | | | |
| Deposito Central | — | 6:561$600 | 6:561$600 |
| 2ª Divisão | — | 9:607$700 | 9:607$700 |
| 3ª » | — | 145:760$510 | 145:760$510 |
| 4ª » | 38:225$709 | — | 38:225$709 |
| 5ª » | 38:225$709 | 3:059$791 | 41:285$500 |
| | 76:451$418 | 164:989$601 | 241:441$019 |
| *Saldo para 1928 :* | 2.631:870$322 | 739:207$056 | 3.371:077$378 |
| Moveis e utensilios | — | 400:187$456 | 400:187$456 |
| Vehiculos | — | 121:058$000 | 121:058$000 |
| Livros e instrumentos de engenharia | — | 14:760$000 | 14:760$000 |
| Usinas e officinas — Machinas portateis e ferramentas | — | 252:492$375 | 252:492$375 |
| | 2.631:870$322 | 1.527:705$387 | 4.159:575$709 |

# EXERCICIO DE 1927

## Resumo do balanço da 2ª Divisão

**Quadro n. 15**

### DEBITO

| | | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| *Despesa effectiva:* | | | | |
| Pessoal: | | | | |
| Verba 6ª | 27.048:170$955 | | | |
| Incorporação | 12.653:695$442 | | | |
| Verba 25ª | 359:799$962 | 40.061:666$359 | — | 40.061:666$359 |
| Material: | | | | |
| Recebido directamente da praça | | — | 1.244:080$384 | 1.244:080$384 |
| *Recebido das Divisões:* | | | | |
| Deposito Central | | — | 1.920:267$603 | 1.920:267$603 |
| 1ª Divisão | | — | 9:607$700 | 9:607$700 |
| 3ª » | | — | 600$216$767 | 600:216$767 |
| 4ª » | | — | 4.230:793$431 | 4.230:793$431 |
| 5ª » | | 22:858$492 | 166:347$613 | 189:206$106 |
| 6ª » | | — | 128:157$019 | 128:157$019 |
| *Fornecimentos de 1927 a pagar:* | | | | |
| Diversos | | — | 11:600$000 | 11:600$000 |
| *Pessoal de 1927 a pagar:* | | | | |
| Diversos | | 5:745$374 | — | 5:745$374 |
| *Repartições publicas:* | | | | |
| Repartição Geral dos Telegraphos | | — | 280$000 | 280$000 |
| | | 40.090:270$225 | 8.311:350$517 | 48.401:620$742 |
| *Saldo de 1926:* | | | | |
| Estações e postos telegraphicos | | — | 993:787$474 | 993:787$474 |
| Installações telegraphicas | | — | 9.183:044$755 | 9.183:044$755 |
| Uzinas e officinas | | — | 1.692:074$258 | 1.692:074$258 |
| *Stock* de materiaes nos Depositos | | - | 3.022:410$065 | 3.022:410$065 |
| Moveis e utensilios | | — | 1.632:548$402 | 1.632:548$402 |
| Material encostado (Socata) | | — | 14:122$770 | 14:122$770 |
| Material em transito | | — | — | — |
| Bens a cargo de terceiros | | - | 67:255$000 | 67:255$000 |
| | | 40.090:270$225 | 24.916:593$241 | 65.006:863$466 |

### CREDITO

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| *Custeio industrial:* | | | |
| 1ª Sub-divisão — Trafego | 23.385:248$891 | 4.999:850$357 | 23.385:099$248 |
| 2ª » — Movimento | 11.850:605$467 | 513:468$106 | 12.364:073$573 |
| 3ª » — Telegrapho e illuminação | 4.081:763$332 | 2.576:037$907 | 6.657:801$239 |
| | 39.317:617$690 | 8.089:356$370 | 47.406:974$060 |
| *Custeio para terceiros:* | | | |
| Repartições publicas | — | 663$000 | 663$000 |
| Particulares | — | 8$275 | 8$275 |
| | — | 671$275 | 671$275 |
| Total do custeio | 39.317:617$690 | 8.090:027$645 | 47.407:645$335 |
| *Fornecimento ás Divisões:* | | | |
| Deposito Central | — | 6:541$553 | 6:541$553 |
| 1ª Divisão | 22:698$000 | 11:681$191 | 34:379$191 |
| 3ª » | — | 9:006$257 | 9:006$257 |
| 4ª » | 2:205$397 | 16:727$219 | 18:932$616 |
| 5ª » | 63:988$120 | 2.272:718$227 | 2.336:706$347 |
| 6ª » | — | 430$000 | 430$000 |
| *Superveniencia:* | | | |
| Bens inventariados anteriormente e não existentes | — | 1:694$409 | 1:694$409 |
| | 39.406:509$207 | 10.408:826$501 | 49.815:335$708 |
| *Saldo para 1928:* | | | |
| Installações telegraphicas | — | 8.559:645$199 | 8.559:645$199 |
| Uzinas e officinas | — | 2.358:322$810 | 2.358:322$810 |
| *Stock* de materiaes nos depositos | — | 2.365:132$680 | 2.365:132$680 |
| Moveis e utensilios | — | 1.783:791$109 | 1.783:791$109 |
| Material encostado (Socata) | — | 30$000 | 30$000 |
| Material em transito | — | 57:350$960 | 57:350$960 |
| Bens a cargo de terceiros | — | 67:255$000 | 67:255$000 |
| | 39.406:509$207 | 25.600:354$259 | 65.006:863$466 |

# EXERCICIO DE 1927

## Resumo do balanço da 3ª Divisão

**Quadro n. 16**

### Debito

| | | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| *Despesa effectiva :* | | | | |
| Pessoal : | | | | |
| Verba 6ª | 1.763:037$104 | | | |
| Incorporação | 809:159$689 | 2.572:196$793 | — | 2.572:196$793 |
| Material: | | | | |
| Recebido directamente da praça | | — | 382:574$726 | 382:574$726 |
| *Recebido das Divisões :* | | | | |
| Deposito Central | | — | 478:414$492 | 478:414$492 |
| 1ª Divisão | | — | 145:760$510 | 145:760$510 |
| 2ª » | | — | 9:006$257 | 9:006$257 |
| 4ª » | | 3:408$000 | 1:865$158 | 5:273$158 |
| 5ª » | | 27:762$150 | 11:785$984 | 39:548$134 |
| *Antecipação de material :* | | | | |
| Recebido sem factura do Deposito Central | | — | 84:150$198 | 84:150$198 |
| *Fornecimentos de 1927 a pagar :* | | | | |
| Diversos | | — | 167:177$050 | 167:177$050 |
| | | 2.603:366$943 | 1.280:734$375 | 3.884:101$318 |
| *Saldo de 1926 :* | | | | |
| Uzinas e Officinas : | | | | |
| Machinas fixas | | — | 201:537$248 | 201:537$248 |
| *Stock* de Materiaes | | — | 298:032$863 | 298:032$863 |
| *Stock* de Materiaes nos Depositos | | — | 610:288$633 | 610:288$633 |
| Moveis e Utensilios | | — | 368:934$950 | 368:934$950 |
| | | 2.603:366$943 | 2.759:528$069 | 5.362:895$012 |

### Credito

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| *Custeio Industrial :* | | | |
| Sub-Directoria | 119:532$903 | 45:047$802 | 164:580$705 |
| Escriptorio Central. Deposito e Archivo | 172:377$569 | 14:976$215 | 187:353$784 |
| 1ª Secção — Contadoria | 1.665:149$775 | 119:671$519 | 1.784:821$294 |
| 2ª » — Contabilidade | 379:471$347 | 4:577$035 | 384:048$382 |
| 3ª » — Estatistica | 172:588$231 | 7:823$100 | 180:411$331 |
| Sub-Contadoria Seccional | 3:172$576 | 697$810 | 3:870$386 |
| Delegação do T. de Contas | — | 50$000 | 50$000 |
| Contadoria Ferroviaria | — | 212:000$000 | 212:000$000 |
| Secção Hollerith | — | 170:329$290 | 170:329$290 |
| | 2.512:292$401 | 575:172$771 | 3.087:465$172 |
| *Fornecimentos ás Divisões :* | | | |
| Deposito Central | — | 8:413$800 | 8:413$800 |
| 1ª Divisão | 9$850 | 250$000 | 259$850 |
| 2ª » | 91:064$692 | 509:152$075 | 600:216$767 |
| 4ª » | — | 273$400 | 273$400 |
| 5ª » | — | 189$300 | 189$300 |
| 6ª » | — | $450 | $450 |
| | 91:074$542 | 518:279$025 | 609:253$567 |
| | 2.603:366$943 | 1.093:451$796 | 3.696:818$739 |
| *Saldo para 1928 :* | | | |
| Usinas e Officinas : | | | |
| Machinas fixas | — | 277:113$312 | 277:113$312 |
| *Stock* de Materiaes | — | 360:527$052 | 360:527$052 |
| *Stock* de Materiaes nos Depositos | — | 600:043$561 | 600:043$561 |
| Moveis e Utensilios | — | 428:392$348 | 428:392$348 |
| | 2.603:366$943 | 2.759:528$069 | 5.362:895$012 |

# EXERCICIO DE 1927

## Resumo do balanço da 4ª Divisão

**Quadro n. 17**

### Debito

| | | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| *Despesa Effectiva :* | | | | |
| Verba 6ª | 26.830:051$912 | | | |
| Incorporação | 12.860:519$614 | 39.690:571$526 | — | 39.690:571$526 |
| Material : | | | | |
| Adquirido directamente na praça | | — | 1.591:620$960 | 1.591:620$960 |
| Material rodante, c/ Ajuste | | — | 7.769:817$684 | 7.769:817$684 |
| *Recebido das Divisões :* | | | | |
| Deposito Central | | — | 64.826:529$957 | 64.826:529$957 |
| 1ª Divisão | | 38:225$709 | — | 38:225$709 |
| 2ª » | | 2:205$397 | 16:727$219 | 18:932$616 |
| 3ª » | | — | 273$400 | 273$400 |
| 5ª » | | 93:657$042 | 564:893$855 | 658:550$897 |
| 6ª » | | — | 492:565$621 | 492:565$621 |
| *Fornecimentos de 1927 a pagar :* | | | | |
| Diversos | | — | 1:890$000 | 1:890$000 |
| *Antecipação de material :* | | | | |
| Material recebido sem factura do Deposito Central | | — | 1.629:977$974 | 1.629:977$974 |
| *Fornecedores de material rodante :* | | | | |
| Diversos | | — | 22.509:030$951 | 22.509:030$951 |
| *Superveniencia :* | | | | |
| Bens não inventariados anteriormente | | — | 6.791:582$592 | 6.791:582$592 |
| | | 39.824:659$674 | 106.194:910$213 | 146.019:569$887 |
| *Saldo de 1926 :* | | | | |
| Usinas e Officinas | | — | 28.975:966$256 | 28.975:966$256 |
| Material Rodante | | — | 154.790:433$390 | 154.790:433$390 |
| » » C/ Ajuste | | — | — | — |
| *Stock* de Materiaes nos Depositos | | — | 36.404:557$552 | 36.404:557$552 |
| Moveis e Utensilios | | — | 3.195:878$190 | 3.195:878$190 |
| Material em Transito | | — | 7.067:258$257 | 7.067:258$257 |
| Bens a Cargo de Terceiros | | — | 9:267$828 | 9:267$828 |
| | | 39.824:659$674 | 336.638:271$686 | 376.469:931$360 |

### Credito

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| *Custeio industrial :* | | | |
| Administração Geral | 2.969:530$762 | 471:579$217 | 3.441:109$979 |
| Officinas | 18.816:186$820 | 19.687:928$506 | 38.504:115$326 |
| Tracção | 14.918:793$087 | 47.382:243$330 | 62.301:036$417 |
| | 36.704:510$669 | 67.541:751$985 | 104.246:261$722 |
| *Custeio para terceiros :* | | | |
| Repartições Publicas | 14:929$248 | 113:117$941 | 128:047$189 |
| Particulares | 38:285$654 | 202:011$991 | 240:297$645 |
| | 53:214$902 | 315:129$932 | 368:344$834 |
| *Material, c/ de permuta :* | | | |
| Diversos | — | 70:915$110 | 70:915$110 |
| *Diversos responsaveis, c/ de patrimonio :* | | | |
| Diversos | — | 12:947$709 | 12:947$709 |
| *Fornecimentos ás Divisões :* | | | |
| Deposito Central | — | 11:523$803 | 11:523$803 |
| 1ª Divisão | 75:683$311 | 62:807$127 | 138:490$438 |
| 2ª » | 829:895$015 | 3.400:898$416 | 4.230:793$431 |
| 3ª » | 3:408$000 | 1:865$158 | 5:273$158 |
| 5ª » | 437:3480864 | 2.915:996$814 | 3.353:345$678 |
| 6ª » | 834$031 | 129:611$450 | 130:445$481 |
| | 38.104:894$792 | 74.463:446$572 | 112.568:341$364 |
| *Saldo para 1928 :* | | | |
| Usinas e Officinas | — | 24.758:576$591 | 24.758:576$591 |
| Material Rodante | — | 153.742:054$271 | 153.742:054$271 |
| Material Rodante, C/ Ajuste | — | 37.140:574$635 | 37.140:574$635 |
| *Stock* de Materiaes nos Depositos | — | 37.731:921$155 | 37.731:921$155 |
| Moveis e Utensilios | — | 3.608:460$850 | 3.608:450$850 |
| Material em Transito | — | 6.856:334$961 | 6.856:334$901 |
| Bens a Cargo de Terceiros | — | 56:677$593 | 56:677$593 |
| | 38.104:894$792 | 338.358:036$568 | 376.462:931$360 |

EXERCICIO

Resumo do Balanço

**Quadro n. 18**

**Debito**

| | | PESSOAL | MHTERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| *Despesa effectiva :* | | | | |
| Peesoal : | | | | |
| Verba 6ª | 18.522:095$531 | | | |
| Incorporação | 9.005:936$192 | | | |
| Verba 25ª | 1.937:573$083 | 30.125:606$806 | — | 30.125:606$806 |
| Material : | | | | |
| Compras directas | | — | 3.210:326$235 | 3.210:326$235 |
| Desapropriações judiciaes | | — | 1.752:266$700 | 1.752:266$700 |
| Pessoal de 1927 a pagar : | | | | |
| Diversos | | 10:713$317 | — | 10:713$313 |
| *Fornecimentos de 1927 a pagar :* | | | | |
| Diversos | | — | 1:775$300 | 1:775$300 |
| *Recebido das divisões :* | | | | |
| Deposito central | | — | 11.360:727$456 | 11.360:727$456 |
| 1ª Divisão | | 38:225$709 | 3.059$791 | 41:285$500 |
| 2ª » | | 63:988$120 | 2.272:718$227 | 2.336:706$347 |
| 3ª » | | — | 189$300 | 189$300 |
| 4ª » | | — | 3.353:345$678 | 3.353:345$678 |
| 6ª » | | 16:060$000 | 4.513:853$590 | 4.529:913$590 |
| *Superveniencia :* | | | | |
| Bens não inventariados anteriormente | | — | 12.583:034$316 | 12.583:034$316 |
| | | 30.254:593$948 | 39.151:296$601 | 69.405:890$549 |
| *Saldo de 1926 :* | | | | |
| Proprios Nacionaes | | — | 13.968:921$927 | 15.968:921$927 |
| Estações e Postos Telegraphicos | | — | 21.268:751$634 | 21.268:751$634 |
| Via Permanente : | | | | |
| Linha | | — | 404.126:043$290 | 404.126:043$290 |
| Obras de arte | | — | 97.975:148$941 | 97.975:148$941 |
| Obras em andamento | | — | 35.282:819$199 | 35.282:819$199 |
| Installações Telegraphicas | | — | 946:704$420 | 946:704$420 |
| Usinas e Officinas | | — | 15.936:285$193 | 15.936:285$193 |
| Material Rodante | | — | 291.705$809 | 291:705$809 |
| Stock de Material nos Depositos | | — | 13.010:517$095 | 13.010:517$095 |
| Moveis e Utensilios | | — | 574:781$918 | 574:781$918 |
| Livros e Instrumento de Engenharia | | — | 119:087$200 | 119.087$200 |
| Material em Transito | | — | 3.948:965$071 | 3.948:965$071 |
| Semoventes | | — | 2:240$000 | 2:240$000 |
| | | 30.254:593$948 | 648.603:339$258 | 678.857:933$306 |

DE 1927

da 5ª Divisão

**Quadro n. 18**

**Credito**

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| *Custeio Industrial :* | | | |
| Administração | 4.882:970$323 | 2.220:049$816 | 7.103:020$144 |
| Policia e Guarda da Linha | 4.279:383$759 | 36:946$077 | 4.316:329$836 |
| Conservação Ordinaria | 14.275:484$883 | 10.019:203$513 | 24.294:688$399 |
| Conservação Extraordinaria | 3.565:844$502 | 8.282:375$256 | 11.848:219$758 |
| | 27.003:683$472 | 14.735:700$970 | 41.739:384$442 |
| *Custeio para terceiros :* | | | |
| Repartições Publicas | 1:923$256 | 52:590$963 | 54:514$218 |
| Particulares | 39:499$888 | 51:459$627 | 90:959$515 |
| | 41:423$143 | 104:050$590 | 145:473$733 |
| Total do custeio | 27.045:106$616 | 14.839:751$560 | 41.884:858$175 |
| *Diversos responsaveis, C/Patrimonio:* | | | |
| Diversos | — | 12:712$660 | 12:712$660 |
| *Fornecimentos ás Divisões :* | | | |
| Deposito Central | — | 304$520 | 304$520 |
| 1ª Divisão | 156:486$991 | 220:367$638 | 376:854$629 |
| 2ª » | 22:858$492 | 166:347$613 | 189:206$105 |
| 3ª » | 27:762$150 | 11:785$984 | 39:548$134 |
| 4ª » | 93:657$042 | 564:893$855 | 658:550$897 |
| 6ª » | 120:882$521 | 389:157$574 | 510:040$095 |
| | 27.466:753$811 | 16.205:321$404 | 43.672:075$215 |
| *Saldo para 1928 :* | | | |
| Proprios Nacionaes | — | 28.273:176$619 | 28.273:176$619 |
| Estações e Postos Telegraphicos | — | 28.980:634$605 | 28.980:634$605 |
| Via Permanente : | | | |
| Linha | — | 427.587:511$099 | 427.587:511$099 |
| obras de arte | — | 100.407:642$008 | 100.407:642$008 |
| Obras em andamento | — | 6.965:676$599 | 6.965:676$599 |
| Installações Telegraphicas | — | 2.698:774$166 | 2.698:774$165 |
| Uzinas e Officinas | — | 16.091:730$898 | 16.091:730$898 |
| Material Rodante | — | 471:693$503 | 571:693$503 |
| Stock de Materiaes nos Depositos | — | 19.003:727$121 | 19.003:727$121 |
| Moveis e Utensilios | — | 681:254$802 | 681:254$802 |
| Livros e Instrumento de Engenharia | — | 168:365$960 | 168:365$960 |
| Material em Transito | — | 3.852:730$711 | 3.852:730$711 |
| Semoventes | — | 2:940$000 | 2:940$000 |
| | 27.466:753$811 | 651.391:179$495 | 678.857:933$306 |

EXERCICIO

Resumo do Balanço

**Quadro n. 19**

**Debito**

| | | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| *Despesa Effectiva :* | | | | |
| Pessoal : | | | | |
| Verba 6ª | 215:931$067 | | | |
| Incorporação | 62:190$893 | | | |
| Verba 24ª | 1.313:409$846 | 1.591:531$806 | — | 1.591:531$806 |
| Material : | | | | |
| Adquirido directamente da praça | | — | 990$780 | 990$780 |
| *Fornecimentos de 1926 a pagar :* | | | | |
| Diversos | | — | 202:006$072 | 202:006$072 |
| *Fornecimentos de 1927 a pagar :* | | | | |
| Diversos | | — | 192$200 | 192$200 |
| *Recebido das divisões :* | | | | |
| Deposito Central | | — | 92:107$429 | 92:107$429 |
| 2ª Divisão | | — | 430$000 | 430$000 |
| 3ª » | | — | $450 | $450 |
| 4ª » | | 834$031 | 129:611$450 | 130:445$481 |
| 5ª » | | 120:882$521 | 389:157$574 | 510:040$095 |
| *Superveniencia:* | | | | |
| Bens não inventariados anteriormente | | — | 110:346$657 | 110:346$657 |
| | | 1.713:248$358 | 924:842$612 | 2.638:090$970 |
| *Saldo de 1926 :* | | | | |
| Proprios Nacionaes | | — | — | — |
| Usinas e officinas | | — | 80:514$874 | 80:514$874 |
| Material Rodante | | — | 63:280$000 | 63:280$000 |
| Stock de Materiaes nos Depositos | | — | 2.684:424$915 | 2.684:424$915 |
| Moveis e Utensilios | | — | 276:090$288 | 276:090$288 |
| Livros e Instrumento de Engenharia | | — | 90:278$547 | 90:278$547 |
| Material em Transito | | — | 185:688$729 | 185:688$729 |
| Semoventes | | — | 1:050$000 | 1:050$000 |
| Vehiculos | | — | — | — |
| Construcções | | — | 110.115:151$826 | 110.115:151$826 |
| | | 1.713:248$358 | 114.421:321$791 | 116.134:570$149 |

DE 1927

da 6ª Divisão

**Quadro n. 19**

**Credito**

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| *Fornecimentos a Terceiros :* | | | |
| Particulares | — | 157:170$622 | 157:170$622 |
| *Fornecimentos de 1926 a pagar :* | | | |
| Credito do Bispado de Montes Claros que se annulla em consequencia de ter sido o terreno respectivo indemnisado com materiaes | — | 221:000$000 | 221:000$000 |
| *Fornecimentos ás Divisões :* | | | |
| 1ª Divisão | — | 23$400 | 23$400 |
| 2ª » | — | 128:157$019 | 128:157$019 |
| 4ª » | — | 492:565$621 | 492:565$621 |
| 5ª » | 16:060$000 | 4.513:853$596 | 4.529:913$596 |
| | 16:060$000 | 5.512:770$258 | 5.528:830$258 |
| *Saldo para 1928 :* | | | |
| Proprios Nacionaes | — | 1.025:603$680 | 1.025:603$680 |
| Usinas e Officinas | — | 31:028$993 | 31.028$993 |
| Material Rodante | — | 1:800$000 | 1:800$000 |
| Stock de Materiaes nos Depositos | — | 2.118:831$924 | 2.118:831$924 |
| Moveis e Utensilios | — | 195:877$540 | 195:877$540 |
| Livros e Instrumentos de Engenharia | — | 63:417$105 | 63:417$105 |
| Material em Transito | — | 16:137$420 | 16:137$420 |
| Semoventes | — | 600$000 | 600$000 |
| Vehiculos | — | 56:900$000 | 56:900$000 |
| Construcções | — | 107.095:543$229 | 107.095:543$229 |
| | 16:060$000 | 116.118:510$149 | 116.134:570$149 |

## CUSTEIO INDUSTRIAL DOS SERVIÇOS

Nos annos abaixo

(PESSOAL, MATERIAL E COMBUSTIVEL)

**Quadro n. 20**

| ANNOS | 1ª DIVISÃO — Administração | 2ª DIVISÃO — Trafego | 3ª DIVISÃO — Contabilidade | 4ª DIVISÃO | | 5ª DIVISÃO — Via Permanente | TOTAES (2) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Tracção (1) | Officinas | | |
| 1900 . . . . . | 426:782$311 | 8.550:592$974 | 537:130$268 | 6.882:425$793 | 4.241:543$390 | 6.615:244$432 | 27.253:719$168 |
| 1905 . . . . . | 514:385$267 | 9.204 976$170 | 554:673$477 | 7.251:241$160 | 4.187:317$138 | 7.518:226$412 | 29.230:819$624 |
| 1910 . . . . . | 800:263$382 | 12.953:689$692 | 628:413$160 | 9.782:110$619 | 6.373:900$497 | 8.667:335$412 | 39.205:717$762 |
| 1915 . . . . . | 2.036:392$357 | 17.065:897$565 | 1.074:703$269 | 18.281 973$463 | 8.183 429$940 | 9.612:312$838 | 56.254:709$432 |
| 1920 . . . . . | 1.546:348$116 | 23.305:224$725 | 1.506:799$950 | 42.024:078$266 | 15.042:569$178 | 16.960:571$994 | 100.385:592$229 |
| 1921 . . . . . | 1.991:379$009 | 24.717 194$501 | 1.440:072$606 | 47.621:773$829 | 17.549:146$485 | 18.474:252$097 | 111.793:818$527 |
| 1922 . . . . . | 1.872:136$190 | 29.137:555$568 | 1.834:763$507 | 30.625:982$550 | 19.284:554$486 | 25.190:239$763 | 107.945:232$064 |
| 1923 . . . . . | 1.818:772$052 | 32.057:436$737 | 2.019:648$037 | 36.495:155$709 | 23.209:087$722 | 22.254.898$859 | 117.854:999$116 |
| 1924 . . . . . | 1.854:096$544 | 34.634:412$997 | 2.375:627$767 | 42.787:801$854 | 25.911:251$513 | 23.745:402$593 | 131.308:593$268 |
| 1925 . . . . . | 2.310:484$616 | 38.745:075$956 | 2.457:399$220 | 42.975:687$712 | 30.811:463$539 | 28.816:506$299 | 146.116:617$342 |
| 1926 . . . . . | 2.316:094$086 | 42.489:980$209 | 2.667:770$128 | 47.323:353$883 | 33.131:003$401 | 34.768:325$782 | 163:996:527$489 |
| 1927 . . . . . | 3.120:636$359 | 47.406:974$060 | 3.087:465$172 | 63.926:318$415 | 40.320:943$307 | 41.739:384$442 | 199.609:721$755 |

(1) — Inclusive as baixas de material rodante.
(2) — Excluidas as despesas de obras para terceiros.

## MOVIMENTO PATRIMONIAL

21 — Balanço de Activo e Passivo (Resumo).
22 — Balanço de Activo e Passivo.
23 — Conta de Resultados do Exercicio.
24 — Resultados nos Exercicios de 1923 a 1927.
25 — Receitas e Despesas Industriaes no vintennio de 1908 a 1927.
26 — Resultados desde a incorporação da Estrada ao Patrimonio Nacional.

Resumo do Balanço do Activo e Passivo nos exercicios de 1926 e 1927

Quadro n. 21

| ACTIVO | | | PASSIVO | | |
|---|---|---|---|---|---|
| TITULOS | 1926 | 1927 | TITULOS | 1926 | 1927 |
| 1 — Proprios Nacionaes . . . | 15.968:931$927 | 29.298:780$299 | 1 — Thesouro Nacional, C/ Patrimonio. . . . . | 908.487:439$815 | 987.083:946$443 |
| 2 — Estações e Postos Telegraphicos. . . . . | 22.262:539$108 | 28.930:634$605 | 2 — Credores Diversos . . . | 91.735:046$910 | 82.560:607$513 |
| 3 — Via Permanente . . . . | 537.384:011$430 | 534.960:829$706 | | | |
| 4 — Installaçõeos Telegraphicas | 10.129:809$175 | 11.258:419$365 | | | |
| 5 — Uzinas e Officinas. . . . | 47.408:532$544 | 44.129:792$531 | | | |
| 6 — Material Rodante . . . . | 155.145:420$259 | 154.215:547$774 | | | |
| 7 — Material rodante, C/ de Ajuste. . . . . | — | 37.140:574$635 | | | |
| 8 — *Stock* de Materiaes nos Depositos . . . . . | 47.740:809$693 | 54.791:310$887 | | | |
| 9 — Combustivel . . . . . | 8.462:123$761 | 7.514:492$348 | | | |
| 10 — Moveis e Utensilios . . . | 6.421:095$857 | 7.097:954$105 | | | |
| 11 — Livros e Instrumentos de Engenharia . . . . . | 212:873$547 | 246:543$065 | | | |
| 12 — Material Encostado (Socata). | 18:312$280 | 5:298$750 | | | |
| 13 — Material em Transito. . . | 23.674:394$568 | 34.997:346$485 | | | |
| 14 — Semoventes. . . . . | 3:290$000 | 3:540$000 | | | |
| 15 — Materiaes Diversos . . . | 107:167$090 | — | | | |
| 16 — Vehiculos . . . . . | 121:058$000 | 177:958$000 | | | |
| 17 — Construcções . . . . . | 110.115:151$826 | 107.095:543$229 | | | |
| 18 — Bens a Cargo de Terceiros. | 76:522$828 | 123:932$593 | | | |
| 19 — Devedores Diversos . . . | 14.917:442$832 | 17.567:055$579 | | | |
| 20 — Valores pertencentes á União (titulos) . . . . . | 53:000$000 | 39:000$000 | | 1.000.222:486$725 | 1.069.644:553$956 |
| | 1.000.222:486$725 | 1.069.644:553$956 | *Passivo de compensação* | | |
| *Activo de compensação* | | | | | |
| 21 — Titulos Depositados . . . | 4.569:600$000 | 5.957:600$000 | 3 — Depositos e Cauções em titulos . . . . . | 4.569:600$000 | 5.957:600$000 |
| | 1.004.792:086$725 | 1.075.602:153$956 | | 1.004.792:086$725 | 1.075.602:153$956 |

EXERCICIO DE 1927

**Quadro n. 22**

Movimento patrimonial

BALANÇO DO ACTIVO E PASSIVO

## ACTIVO

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Proprios Nacionaes:* | | | |
| Predios | | 27.739:502$919 | |
| Fazendas | | 452:000$000 | |
| Pedreiras | | 375:485$000 | |
| Aguadas | | 205:800$000 | |
| Terrenos | | 525:992$380 | 29.298:780$299 |
| *Estações e postos telegraphicos:* | | | |
| Estações e dependencias | | 27.990:504$131 | |
| Installações e accessorios | | 990:130$474 | 28.980:634$605 |
| *Via permanente:* | | | |
| Linha | | 427.587:511$099 | |
| Obras de arte: | | | |
| Viaductos | 2.640:136$400 | | |
| Pontes | 25.010:854$519 | | |
| Pontilhões | 3.760:308$744 | | |
| Fossas | 44:229$779 | | |
| Boeiros e Drenos | 24.313:604$124 | | |
| Vallas, valletas, etc. | 302:615$442 | | |
| Passagens superiores | 2.402:852$790 | | |
| » inferiores | 1.313:362$168 | | |
| Tunneis | 33.356:438$639 | | |
| Muros | 5.550:359$403 | | |
| Apparelhos Saxby | 1.712:880$000 | 100.407:642$008 | |
| Obras em andamento: | | | |
| Linhas e obras de arte | 4.332:136$673 | | |
| Reflorestamento | 881:273$226 | | |
| Desapropriações | 1.752:266$700 | 6.965:676$599 | 534.960:829$706 |
| *Installações telegraphicas:* | | | |
| Train Dispatching | | 2.520:706$634 | |
| Installações diversas | | 6.038:938$565 | |
| Cabines | | 2.698:774$166 | 11.258:419$365 |
| *Usinas e officinas:* | | | |
| Edificios | | 14.526:915$957 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Installações diversas : | | | |
| 2ª Divisão . . . . . | 43:652$600 | | |
| 4ª » . . . . . | 2.446:546$206 | 2.490:198$806 | |
| Machinas fixas : | | | |
| 2ª Divisão . . . . . | 189:533$000 | | |
| 3ª » . . . . . | 277:113$312 | | |
| 4ª » . . . . . | 15.041:090$924 | | |
| 6ª » . . . . . | 12:820$000 | 15.520:557$236 | |
| Machinas portateis e ferramentas : | | | |
| 1ª Divisão . . . . . | 252:492$875 | | |
| 2ª » . . . . . | 30:862$532 | | |
| 4ª » . . . . . | 3.213:168$995 | | |
| 5ª » . . . . . | 1.546:615$590 | | |
| 6ª » . . . . . | 18:208$993 | 5.061:348$985 | |
| Obras não especificadas : | | | |
| 2ª Divisão . . . . . | 7:840$000 | | |
| 4ª » . . . . . | 183:798$047 | 191:638$047 | |
| «Stock» de materiaes : | | | |
| 2ª Divisão . . . . . | 1.819.078$765 | | |
| 3ª » . . . . . | 360:527$052 | | |
| 4ª » . . . . . | 71:899$011 | 2.251:504$828 | |
| Obras em andamento : | | | |
| 2ª Divisão . . . . . | 267:355$913 | | |
| 4ª » . . . . . | 3.802:073$408 | | |
| 5ª » . . . . . | 18:199$351 | 4.087:628$672 | 44.129:792$531 |
| *Material rodante :* | | | |
| Locomotivas B. L. . . . . | 39.194:998$299 | | |
| » B. E. . . . . | 17.372:954$784 | 56.567:953$083 | |
| Carros passageiros B. L. . . . . | 34.994:329$985 | | |
| » » B. E. . . . . | 8.595:246$337 | 43.589:576$322 | |
| Vagões B. L. . . . . | 40.344:830$411 | | |
| » B. E. . . . . | 11.948:107$078 | 52.292:937$489 | |
| Automotrizes . . . . . | | 481:785$252 | |
| Automoveis de linha . . . . . | | 471:693$503 | |
| Velocipedes. . . . . | | 1:800$000 | |
| Guindaste B. L. . . . . | | 753:565$727 | |
| » B. E. . . . . | | 56:236$398 | 154.215:547$774 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Material rodante, c/ de ajuste:* | | | |
| Locomotivas B. L. . . . . | 13.972:638$420 | | |
| » B. E. . . . . | 3.850:363$665 | 17.823:002$085 | |
| Vagões B. L. . . . . | 12.453:248$925 | | |
| » B. E. . . . . | 6.017:302$125 | 18.470:551$050 | |
| Guindastes B. L. . . . . | 454:495$500 | | |
| » B. E. . . . . | 392:526$000 | 847:021$500 | 37.140:574$635 |
| *Stock de materiaes nos depositos:* | | | |
| Deposito Central . . . . . | | 486:146$794 | |
| » da 2ª Divisão. . . . . | | 2.365:132$680 | |
| » » 3ª » . . . . . | | 600:043$561 | |
| » » 4ª » . . . . . | | 30.217:428$807 | |
| » » 5ª » . . . . . | | 19.003:727$121 | |
| » » 6ª » . . . . . | | 2.118:831$924 | |
| » de combustivel. . . . . | | 7.514:492$348 | 62.305:803$235 |
| *Moveis e utensilios:* | | | |
| 1ª Divisão. . . . . | | 400:187$456 | |
| 2ª » . . . . . | | 1.783:791$109 | |
| 3ª » . . . . . | | 428:392$348 | |
| 4ª » . . . . . | | 3.608:450$850 | |
| 5ª » . . . . . | | 681:254$802 | |
| 6ª » . . . . . | | 195:877$540 | 7.097:954$105 |
| *Livros e instrumentos de engenharia:* | | | |
| 1ª Divisão. . . . . | | 14:760$000 | |
| 5ª » . . . . . | | 168:365$960 | |
| 6ª » . . . . . | | 63:417$105 | 246:543$065 |
| *Material encostado:* | | | |
| 1ª Divisão. . . . . | | 5:268$750 | |
| 2ª » . . . . . | | 30$000 | 5:298$750 |
| *Material em transito:* | | | |
| Deposito Central . . . . . | | 24.214:792$493 | |
| » da 2ª Divisão. . . . . | | 57:350$960 | |
| » » 4ª » . . . . . | | 6.856:334$901 | |
| » » 5ª » . . . . . | | 3.852:730$711 | |
| » » 6ª » . . . . . | | 16:137$420 | 34.997:346$485 |

| | | |
|---|---|---|
| *Semoventes :* | | |
| 5ª Divisão | 2:940$000 | |
| 6ª » | 600$000 | 3:540$000 |
| *Vehiculos :* | | |
| 1ª Divisão | 121:058$000 | |
| 6ª » | 56:900$000 | 177:958$000 |
| *Bens a cargo de terceiros :* | | |
| 2ª Divisão | 67:255$000 | |
| 4ª » | 56:677$593 | 123:932$593 |
| *Construcções :* | | |
| Residencia de Bello Horizonte | 456:544$204 | |
| Ramal de Austin a Santa Cruz | 3.995:063$322 | |
| » » Montes Claros | 44.082:888$174 | |
| » » Ponte Nova | 24.586:947$637 | |
| » » Lima Duarte | 9.270:419$892 | |
| » » Santa Barbara | 7.901:530$954 | |
| » » Diamantina | 75:637$022 | |
| Estação de Bello Horizonte | 2.227:904$986 | |
| Officinas de Bello Horizonte | 12.422:272$036 | |
| Ponte de Pirapora | 982:586$028 | |
| Residencia de Ouro Preto | 1.093:748$974 | 107.095:543$229 |
| | | 1.052.038:498$377 |
| *Material, c/ de permuta* | | 7:636$790 |
| *Diversos responsaveis, c/ de patrimonio* | | 851:450$461 |
| *Diversos responsaveis, c/ antiga* | | 10.371:820$816 |
| *Material emprestado a terceiros* | | 2.112:118$291 |
| *Contas correntes* | | 2.921:473$812 |
| *Responsabilidade a apurar* | | 1:738$850 |
| *Valores pertencentes á União (titulos)* | | 39:000$000 |
| *Estações, c/ de saldos em documentos* | | 1.300:816$559 |
| | | 1.069.644:553$956 |
| Activo de compensação : | | |
| Titulos depositados | | 5.957:600$000 |
| | | 1.075.602:153$956 |

## PASSIVO

| | |
|---|---|
| *Credores por fornecimentos de 1923* | 45:082$003 |
| *Credores por fornecimentos de 1924* | 86:396$142 |
| *Credores por fornecimentos de 1925* | 115:140$143 |

| | |
|---|---|
| *Credores por fornecimentos de 1926* | 38.004:827$862 |
| *Credores por fornecimentos de 1927* | 357:725$550 |
| *Credores por fornecimentos a legalizar* | 5.121:578$831 |
| *Pessoal de 1926 a pagar* | 1.294:658$106 |
| *Pessoal de 1927 a pagar* | 49:617$487 |
| *Material, c/ de permuta* | 68:364$814 |
| *Credores por antecipação de material* | 1.714 128$172 |
| *Contas correntes* | 1.014:286$127 |
| *Depositos* | 5.318:045$325 |
| *Fornecedores de material rodante* | 29.370:756$951 |
| THESOURO NACIONAL, C/ DE PATRIMONIO | 987.083:946$443 |
| | 1.069.644:553$956 |
| Passivo de compensação : | |
| Depositos e cauções em titulos | 5.957:600$000 |
| | 1.075.602:153$956 |

**Quadro n. 23**

## EXERCICIO DE 1927

### Demonstração da conta Resultado do Exercicio

(LUCROS E PERDAS)

**Credito**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Renda industrial : | | | |
| Passagens | 46.724:752$171 | | |
| Bagagens | 27:219$810 | | |
| Encomendas | 14.961:546$700 | | |
| Animaes | 4.160:531$600 | | |
| Mercadorias | 75.816:034$215 | | |
| Telegrammas | 137:669$629 | | |
| Armazenagens | 1.040:839$950 | | |
| Multas | 130:747$000 | | |
| Taxas diversas | 2.073:350$496 | | |
| Percentagens diversas | 684:809$773 | | |
| Trens especiaes | 3:423$700 | | |
| Percentagem e estadia de vagões | 421:983$600 | 146.182:938$644 | |
| Renda ordinaria : | | | |
| Renda dos Proprios | | 66:600$400 | |
| Renda extraordinaria : | | | |
| Indemnisações diversas | | 610:320$808 | |
| Renda c/ applicação especial : | | | |
| Eventuaes | | 161:049$205 | 147.020:909$057 |
| PREJUIZO DO EXERCICIO | | | 53.293:920$162 |
| | | | 200.314:829$219 |

**Debito**

| | |
|---|---|
| Custeio industrial : | |
| 1ª Divisão — Administração Central | 3.129:636$359 |
| 2ª » — Trafego, Movimento, Telegrapho e Illuminação | 47.406:974$060 |
| 3ª » Contabilidade e Estatistica | 3.087:465$172 |
| 4ª » — Locomoção | 104.246:211$722 |
| 5ª » Via Permanente e Edificios | 41.739:384$442 |
| Serviços para particulares | 705:107$464 |
| | 200.314:829$219 |

Resultados dos exercicios (Lucros e Perdas) nos annos de 1923 a 1927

**Quadro n. 24**

| ESPECIFICAÇÃO | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Credito** | | | | | |
| Renda industrial : | | | | | |
| Passagens | 37.197:846$785 | 38.747:730$180 | 43.270:303$920 | 42.708:975$155 | 46.724:752$171 |
| Bagagens | 3:641$ 00 | 2:915$9 0 | 3:953$700 | 9:081$150 | 27:219$810 |
| Encommendas | 8.804:511$023 | 10.100:675$060 | 11.042:596$040 | 15.869:304$064 | 14.961:546$700 |
| Animaes | 4.079:827$300 | 3.803:106$600 | 3.805:812$205 | 3.820:554$220 | 4.160:531$600 |
| Mercadorias | 53.063:288$807 | 55.542:546$565 | 63.733:822$322 | 64.050:104$851 | 75.816:034$215 |
| Telegrammas | 163:774$940 | 196:175$022 | 167:562$168 | 152:727$588 | 137:669$629 |
| Armazenagens | 448:569$120 | 567:755$660 | 740:044$430 | 968:658$400 | 1.040:839$950 |
| Multas | 16:327$500 | 7:310$700 | 3:390$700 | 56:991$460 | 130:747$000 |
| Taxas diversas | 1.241:937$060 | 4.193:917$851 | 1.975:957$967 | 2.006:150$821 | 2.073:380$496 |
| Taxas de seguros | 2:751$300 | 3:620$000 | 2:392$200 | 1:017$600 | — |
| Percentagens diversas | 280:615$278 | 604:042$553 | 801:075$135 | 733:763$071 | 684:809$773 |
| Trens especiaes | 50:067$600 | 58:813$800 | 69:760$400 | 24:557$100 | 3:423$700 |
| Percentagem e estadia de vagões | — | — | — | 584:414$900 | 421:983$600 |
| | 105 358:157$713 | 113.833:609$891 | 125.617:671$187 | 130.986:300$300 | 146.182:938$644 |
| Renda ordinaria: | | | | | |
| Renda dos proprios | 148:070$600 | 126:913$050 | 85:367$800 | 105:185$000 | 66:600$400 |
| Renda extraordinaria: | | | | | |
| Indemnisações diversas | 459:349$111 | 680:344$384 | 2.167:094$079 | 408:306$117 | 610:320$808 |
| Renda com applicação especial: | | | | | |
| Eventuaes | 93:655$891 | 239:588$467 | 99:855$058 | 160:012$472 | 161:049$205 |
| Prejuizo | 12.553:822$934 | 18.200:372$677 | 18.677:723$153 | 33.328:015$564 | 53.293:920$162 |
| | 118.618:056$249 | 133.080:828$469 | 146.647:711$277 | 164.987:819$533 | 200.314:829$219 |
| **Debito** | | | | | |
| Custeio industrial : | | | | | |
| 1ª Divisão | 1.818:772$052 | 1.854:096$544 | 2.310:484$616 | 2.616:094$086 | 3.129:636$359 |
| 2ª » | 32.057:436$737 | 34.634:412$997 | 38.745:075 956 | 43.489:980$209 | 47.406:974$060 |
| 3ª » | 2.019:648$037 | 2 375:627$767 | 2.457:399$220 | 2.667:770 128 | 3.087:465$172 |
| 4ª » | 59.704:243$431 | 68.699:053$367 | 73.787:151$251 | 80.454:357$284 | 104.246:261$722 |
| 5ª » | 22.254:898$859 | 23.745:402$593 | 28.816:50 $299 | 34.768:325$782 | 41.739:384 442 |
| Serviços para particulares | 763:057$133 | 1.772:235$201 | 531:093$935 | 991 292$044 | 705:107$464 |
| | 118.618:056$249 | 133.080:828$469 | 146.647:711$277 | 164.987:819$533 | 200.314:829$219 |

## Demonstração da receita e das despesas de custeio no vintennio de 1908-1927

**Quadro n. 25**

| ANNOS | RECEITA | DESPESA INDUSTRIAL | DESPESA FINANCEIRA | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Despesa do exercicio | Despesas de exercicios anteriores | Total |
| 1908 | 29.728:562$009 | 32.760:001$262 | 35.757:882$108 | 106:575$081 | 35.864:457$189 |
| 1909 | 31.234:837$162 | 31.746:954$836 | 38.362:331$593 | 109:693$304 | 38.472:029$897 |
| 1910 | 29.448:566$386 | 39.205:717$762 | 42.798:393$308 | 231:494$659 | 43.029:887$967 |
| 1911 | 32.024:643$343 | 43.695:364$304 | 48.189:465$920 | 5.527:074$460 | 53.716:540$380 |
| 1912 | 36.668:871$519 | 48.295:772$236 | 46.391:816$183 | 2.005:146$517 | 48.396:962$800 |
| 1913 | 43.466:732$389 | 49.546:333$780 | 50.147:937$000 | 588:443$481 | 50.736:381$081 |
| 1914 | 40.503:906$295 | 46.721:909$316 | 53.189:748$728 | 46:310$645 | 53.236:059$373 |
| 1915 | 41.748:772$913 | 56.719:513$894 | 57.216:569$031 | 111:193$974 | 57.327:763$005 |
| 1916 | 46.158:215$884 | 67.123:770$967 | 69.754:045$990 | 910:931$081 | 70.664:977$071 |
| 1917 | 56.044:771$772 | 78.809:109$399 | 78.653:515$081 | 1.040:393$355 | 79.693:908$436 |
| 1918 | 65.149:759$717 | 78.058:703$526 | 74.163:835$122 | 406:787$848 | 74.570:652$970 |
| 1919 | 70.671:482$514 | 86.507:149$047 | 95.827:090$157 | 571:548$446 | 96.398:638$603 |
| 1920 | 84.191:827$166 | 100.385:592$229 | 94.663:924$481 | 225:162$461 | 94.889:086$942 |
| 1921 | 89.410:805$245 | 112.450:209$120 | 114.757:090$678 | 656:390$593 | 115.413:481$271 |
| 1922 | 98.063:346$233 | 110.362:916$447 | 109.903:455$038 | 2.417:684$383 | 112.321:139$471 |
| 1923 | 106.059:233$315 | 118.618:055$249 | 111.481:755$266 | 66:979$015 | 111.548:734$281 |
| 1924 | 114.880:455$792 | 133.080:828$469 | 141.657:520$891 | 246:887$560 | 141.904:403$451 |
| 1925 | 127.969:938$124 | 146.647:711$277 | 145.145:715$518 | 3.354:083$754 | 148.499:799$272 |
| 1926 | 131.659:803$969 | 164.987:819$533 | 167.409:456$652 | 5.346:129$809 | 172.755:586$46 |
| 1927 | 147.020:909$057 | 200.314:829$219 | 203.320:564$942 | 4.562:323$778 | 207.882:893$720 |

## Resultados dos exercicios desde a incorporação da Central do Brasil ao Patrimonio Nacional

**Quadro n. 26**

| ANNO | RECEITA | DESPESA INDUSTRIAL DO CUSTEIO. | PREJUIZO DO EXERCICIO | LUCRO DESDE A INCORPORAÇÃO. | PREJUIZO DESDE A INCORPORAÇÃO. | PATRIMONIO LIQUIDO CONSIDERANDO A CENTRAL EMPREZA AUTONOMA |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1858 — 1917 . . . . | — | — | — | 26.807:051$199 | — | 51.663:338$468 |
| 1918 . . . . . | 65.149:759$717 | 78.058:706$526 | 12.908:946$890 | 13.898:102$309 | — | 38.754:389$578 |
| 1919 . . . . . | 70.671:482$514 | 86.507:149$047 | 15.835:666$533 | — | 1.937:564$224 | 22.918:723$045 |
| 1920 . . . . . | 84.191:827$166 | 100.385:592$229 | 16.193:765$063 | — | 18.131:329$287 | 6.724:957$982 |
| 1921 . . . . . | 89.410:805$245 | 112.450:209$120 | 23.039:403$875 | — | 41.170:733$162 | — 16.314:445$893 |
| 1922 . . . . . | 93.063:346$233 | 110.362:916$447 | 12.299:570$214 | — | 53.470:303$376 | — 28.614:016$107 |
| 1923 . . . . . | 106.059:233$315 | 118.618:055$249 | 12.558:822$934 | — | 66.029:126$310 | — 41.172:839$041 |
| 1924 . . . . . | 114.880:455$792 | 133.080:828$469 | 18.200:372$677 | — | 84.229:498$987 | — 59.373:211$718 |
| 1925 . . . . . | 127.969:988$124 | 146.647:711$277 | 18.677:723$153 | — | 102.907:222$140 | — 78.050:934$871 |
| 1926 . . . . . | 131.659:803$969 | 164.987:819$533 | 33.328:015$564 | — | 136.235:237$704 | — 111.378:950$435 |
| 1927 . . . . . | 147.020:909$057 | 200.314:829$219 | 53.293:920$162 | — | 189.529:157$866 | — 164.672:870$597 |

Nos annos de 1921 a 1927 ha passivo a descoberta.

A Central do Brasil foi incorporada ao Patrimonio Nacional pelo decreto n. 3.503, de 10 de julho de 1865, pela transferencia ao Estado das acções da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

### Nota

Os dados da Sub-Contadoria Seccional da Republica nesta Estrada foram apresentados a esta Directoria, acompanhados da exposição que é publicada na pagina seguinte.

*Sr. Dr. Director*

Como os contabilistas, hoje, não são méros collectores de dados, semelhantemente a qualquer machina Burrough ou Hollerith, permitti-me, ao apresentar-vos os balanços do exercicio de 1927, analysar os principaes resultados obtidos e expender, resumidamente, umas considerações que essa analyse me suggere.

## MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO

### QUADRO N. 1

A receita foi de 147.020:909$057 e a despesa de custeio attingiu a 203.320:564$942.

Da receita foi excluida, respeitando ordens superiores, a quantia de 9.453:662$890, arrecadada para o fundo destinado á liquidação das obrigações ferro-viarias.

Esse fundo apparece nos balanços das ferro-vias particulares — e entre estas a Paulista — como reserva, sem ter passado pelas contas de lucros e perdas, não deixando, porem, de representar um augmento de capital, que de qualquer fórma é um lucro, uma receita.

Não seria errado, na minha opinião, apurar como receita, além desses 147.020:909$057 a referida importancia de 9.453:662$890.

A despesa de custeio de 203.320:564$942 deve ser accrescida da de 4.562:328$776, gastos em 1927, mas relativos a custeio de annos anteriores, ou daquella de 2.731:868$194 (vide quadro n. 13), de despesas de 1927 ainda não pagas, conforme quizermos estudar a despesa na successão dos annos ou como resultado do exercicio, isolado ou autonomo.

No primeiro caso, considerando como despesa do exercicio a effectuada durante o seu curso, sem attender se é relativa a operações realisadas no exercicio ou a outras de exercicios anteriores, teriamos uma despesa de 203.820:564$776 + 4.562:328$776 = 207.882:893$718 e um *deficit* de 60.861:984$661.

No segundo caso, admittindo como despesa do exercicio o despendido effectivamente e os compromissos a pagar (regimen de competencia), teriamos uma despesa de 203.320:564$942 + 2.731:867$194 = 206.052:433$136 e um *deficit* de 59.031:520$079.

A despesa de obras novas escripturada foi de 49.965:223$943; nessa quantia, porém, figuram 30.622:152$489, despesa realisada no Thesouro Nacional em 1926 e só communicada a esta Sub-contadoria Seccional em 1927.

## QUADRO N. 2

A receita foi dividida em duas partes: a arrecadada do publico e dos Estados e a debitada ás repartições federaes.

Esta ultima receita é figurativa; é incluida nos balanços que vos envio, mas não tem sido tomada em consideração pela Contadoria Central da Republica, por não representar entrada effectiva de numerario.

Neste anno de 1928, porém, em consequencia daquella Contadoria ter creado a conta "Devedores por transportes", essa anomalia desapparecerá.

A despesa, por sua vez, foi demonstrada, separando a effectuada na Thesouraria desta via-ferrea, da processada para ser paga no Thesouro Nacional.

Quanto a esta despesa, paga fóra da Thesouraria da Estrada, surge a necessidade de uns reparos.

Verifiquei que, no passado, parte da mesma não éra aqui escripturada.

As desapropriações e as acquisições de immoveis quasi sempre se liquidavam sem conhecimento da contabilidade; as proprias contas processadas na Estrada não eram, por deficiencia de organisação de serviço, communicadas na sua totalidade á escripta.

Estes factos me trouxeram a convicção de que se deve desconfiar dos balancetes e balanços ainda quando fecham ou quadram, apresentando equivalencia de debito e credito. Essa equivalencia indica uma exatidão technico-contabil, que pode não representar os factos realisados na sua expressão verdadeira.

Comprehendi que é erro escripturar apenas os documentos que se recebem e que é indispensavel exercer um controle especial para ter certeza de que nenhuma das operações realisadas foi omittida.

Para attingir esse *desideratum* umas providencias já foram tomadas; outras impõem-se, entre as quaes:

*a)* — Determinar á Secretaria que communique a esta Sub-Contadoria todos os termos de doação e outros, que lavrar relativamente a immoveis.

*b)* — Solicitar annualmente da Directoria do Patrimonio que vos remmetta uma relação de todos os immoveis adquiridos, durante o anno, para o serviço desta Estrada.

*c)* — Solicitar das Delegacias Fiscaes, ás quaes tenham havido distribuição de credito para desapropriações ou compras de immoveis pela verba da Central, uma relação pormenorisada das desapropriações e compras realisadas.

Do quadro n. 2 tambem não consta a despesa com os serviços recebidos de repartições federaes.

Não consta, porque não houve *pagamentos*, mas a mesma não foi esquecida na contabilidade industrial, para o effeito da demonstração dos resultados finaes.

Os annexos A, B, C e D são discriminações de despesas para os quaes são dispensados commentarios especiaes.

## QUADRO N. 3

A despesa, apesar de elevada, relativamente á receita, não attingiu o total da despesa autorizada pelo Congresso.

Houve um saldo de verbas de 21.459:715$572, devido especialmente ao não aproveitamento da verba para obras novas.

## QUADRO N. 5

Examinando as parcellas da renda industrial de 1920 a 1927 verifica-se que o augmento dessa renda, de anno para anno, vinha obedecendo a uma certa lei de crescimento, que pode ser expressa nestes algarismos :

| Annos | Porcentagem de augmento sobre a renda do anno anterior |
|---|---|
| 1921 | 5,5 % |
| 1922 | 10,0 % |
| 1923 | 7,9 % |
| 1924 | 8,0 % |
| 1925 | 10,0 % |
| 1926 | 4,2 % |
| 1927 | 11,6 % |

A porcentagem elevada de 1927 tem sua explicação, em parte, no recente augmento das tarifas, postas em execução em Outubro ultimo.

Não ha elementos contabeis para determinar até que ponto o augmento da receita é devido ao augmento da tarifa e deante dos algarismos deste quadro n. 5 e do facto das novas tarifas terem entrado em vigor sómente no ultimo trimestre do exercicio, ainda é cedo para verificar se as novas bases tarifarias trouxeram o resultado que dellas se esperava.

A incipiente concorrencia das estradas de rodagem e o natural retrahimento de expedidores e passageiros, que se manifesta toda a vez que a tarifa é augmentada, impedem de ver, atravez os resultados dos primeiros mezes, a repercussão real do augmento da tarifa na receita da estrada.

## QUADRO N. 7

O augmento de despesa de pessoal de 11.199:845$962 foi motivado principalmente pela integralisação do pagamento da tabella Lyra, que em 1926 foi paga quasi durante todo o anno com o desconto de 25 por cento.

A despesa de material em 1927 foi de 24.711:262$328 superior á de 1926.

Neste augmento entram, porém, cerca de 19.000:000$ de direitos aduaneiros, não pagos em 1926, em virtude de lei.

## MOVIMENTO INDUSTRIAL

O balanço industrial ficou concluido em Junho deste anno, mas podia ter ficado prompto antes, se o exercicio de 1927 não tivesse tido o periodo addicional, que se prolongou até 30 de Abril ultimo.

Espero que o balanço industrial relativo ao anno corrente, tendo sido supprimido pelo Decreto n. 5.426, de 7 de janeiro de 1928, o periodo addicional, será apresentado em fevereiro de 1929.

Os que se lembram que, os balanços dessa natureza antigamente eram apresentados com dois e tres annos de atrazo, não podem deixar de reconhecer que andou bem avisado o Sr. Dr. Assis Ribeiro, quando introduziu nesta estrada os serviços da contabilidade industrial.

Um ponto sobre o qual não é demais insistir, especialmente tratando-se de documentos destinados ao publico, é a differença que existe entre este balanço e o financeiro.

Nas estradas de ferro da União, obrigadas a manter uma escripta subordinada ás normas da contabilidade publica, o movimento financeiro é o movimento das *entradas e sahidas de dinheiro*, sem attenção aos resultados economicos; é um *movimento de caixa*, que deve ser cotejado com as previsões da receita e as autorizações da despesa das leis orçamentarias e dos decretos de abertura de creditos.

Não é demonstrado em balanço especial esse movimento nas estradas de ferro particulares, que, como movimento financeiro, apresentam as receitas e as despesas que vem augmentar ou diminuír o capital.

O movimento *financeiro* das estradas particulares corresponde ao movimento *industrial* das ferro-vias da União.

Para a Central, emfim, o movimento financeiro é representado pelas receitas arrecadadas e pela despesa do pessoal pago e material adquirido e o movimento industrial é o que indica as receitas arrecadadas e a arrecadar e a despesa de custeio, isto é, a despesa pelo pessoal pago para effectuar serviços da conservação ou funccionamento da estrada e pelo material consumido ou empregado nesses mesmos serviços.

Uma demonstração de differença entre despesa financeira e industrial é dada pelo quadro n. 30, que apresenta, para um periodo do 20 annos (de 1908 a 1927), uma despesa financeira um pouco superior á despesa industrial do mesmo periodo, o que se comprehende, porque uma parte dos materiaes adquiridos, para consumo, é aproveitada usualmente na execução de alguma obra nova.

## QUADRO N. 13

A despesa financeira da Central, em 1927, relativa ao custeio, foi, como vimos no quadro n. 1, de 203.320:564$942, e a industrial, na accepção exposta, foi de 200.314:829$219, conforme as demonstrações do annexo A ao balanço industrial, do quadro n. 13.

No anno anterior (1926) a despesa de custeio foi de 164.987:819$533, podendo-se justificar o accrescimo da despesa de 35.327:009$676 com os mesmos argumentos com que se justifica o augmento da despesa financeira: pagamento integral da Lyra e impostos aduaneiros incluidos no preço do material comprado. Esses argumentos, neste caso, são reforçados por outro: a maior quantidade de trabalho executado, especialmente na 4ª Divisão.

A exploração industrial recebeu do exercicio de 1926 bens patrimoniaes no valor de de 985.252:043$893, transferindo para o de 1928 bens patrimoniaes na importancia de 1.052.038:498$377.

As variações patrimoniaes em 1927 e as discriminações dos bens no fim do exercicio estão especificadas no annexo E deste quadro.

## MOVIMENTO PATRIMONIAL

## QUADROS NS. 21 e 22

Estão especificados nestes quadros os elementos do activo e os do passivo da Estrada; a differença de 967.044:946$443 representa o valor que a União tem na Central; valor approximado, porque em qualquer empresa publica ou particular, nacional ou estangeira, os balanços do activo e passivo mostram valores contabeis, se assim me posso exprimir, mas não valores reaes.

Analysando as parcellas do activo, diversas considerações interessantes acodem ao espirito.

* * *

Os bens que representam immobilisações alcançam o total de 904.148:541$907.

Isto está aquem da verdade.

Esses bens estão na escripta pelo preço de custo. Ora, sabendo-se que na sua acquisição os seus preços foram estabelecidos vigorando taxas de cambio, que oscillaram de 27 a 5 dinheiros por mil réis, é facil comprehender que o total dos inventarios, levantados pelos preços de custo, não indicam positivamente o valor actual dos bens inventariados.

Seria conveniente, por isso, que se procedesse a uma avaliação de todos os bens em poder da Central pelos preços actuaes.

Emquanto a nossa moeda oscillava de valor constantemente nas trocas com o dollar ou a libra esterlina, teria sido um trabalho de Sysipho proceder a novas avaliações, a cada subida ou descida cambial; agora, tendo em vista os effeitos do Decreto n. 5.108 de 18 de dezembro de 1926, afigura-se-me indispensavel uma revisão attenta de todos os valores de inventario.

A differença para mais seria levada á conta de *Valorizações* a ser fechada directamente com a conta "Thesouro Nacional, c/ de Patrimonio".

Além dessa questão de rectificação de preços existe uma outra: a do relacionamento dos bens. Ha terrenos e predios ainda não inventariados, apesar das disposições dos artigos 10, § 5º, e 86, § 3º, do Regulamento da Central.

São enganos que vêm de longe, quando a escripta não estava nos moldes em vigor actualmente.

Todos os annos, na occasião dos inventarios, são relacionados bens omittidos nos inventarios dos annos anteriores. O registro desses bens não constitue por certo um lucro e o augmento de patrimonio dahi resultante não figura na conta de *Resultados do Exercicio*. Escripturo-os na conta "Superveniencias", que tambem é fechada directamente com a conta "Thesouro Nacional, c/ de Patrimonio", referida.

Um trabalho conjuncto da Commissão do Patrimonio, da Secretaria, da 5ª Divisão, da Directoria do Patrimonio Nacional e desta Sub-Contadoria Seccional sanaria a falta.

* * *

Os bens disponiveis importam em 87.889:956$470.

Na sua quasi totalidade são representados por materiaes destinados ao consumo.

Tendo sido de cerca de 90.000:000$ o preço do material empregado durante todo o anno de 1927 poderiam parecer exhorbitantes os actuaes *stocks*.

Sel-o-iam nas estradas de ferro dos paizes onde os materiaes de consumo são de facil e rapida acquisição e onde, por isso, os *stocks* podem facilmente ser renovados.

A immobilização de grandes valores na Central é imposta pela previdencia administrativa: o prejuizo decorrente de uma suspensão do trafego, motivada por falta de combustivel, seria muito maior que o prejuizo oriundo da manutenção de grandes *stocks* e consequente immobilização de capitaes. A electrificação é que, quanto ao combustivel, poderia evitar os inconvenientes dessas immobilizações.

Uma reducção dos *stocks*, entretanto, é possivel.

A contabilidade industrial, podendo agora determinar a qualquer momento a quantidade e o preço de *cada artigo existente*, póde ser aproveitada para se adquirir somente os artigos verdadeiramente necessarios e retirar dos armazens e vender em leilão os artigos sem movimento e inaproveitaveis.

* * *

Os devedores diversos entram para o activo com o seu contingente de réis 14.917:442$832.

Esta quantia não representa um activo liquido e certo.

Pelos officios que já vos enviei, a maioria das responsabilidades desses devedores é insubsistente, tendo sua origem em antigos enganos de escripta, o mais caracteristico dos

quaes era debitar o particular pelo fornecimento feito ou serviço prestado ao mesmo, e considerar o pagamento como *renda extraordinaria* sem creditar aquelle.

A commissão composta dos Srs. Dr. Francisco Lins da Nobrega e João Machado Soares Junior, especialmente designada para estudar a origem dessas responsabilidades, já vos forneceu elementos para numerosas baixas, já realizadas.

* * *

Os credores da Central em 31 de Dezembro de 1927 tinham direito ao recebimento de 82.560:607$513; mais de metade dessa divida, porém, já foi liquidada no 1° semestre deste anno.

## QUADROS NS. 24 a 26

Apresento-vos nesses quadros o resultado do exercicio de 1927, a comparação desse resultado com os dos ultimos cinco annos anteriores e uma demonstração do resultado ultimo da exploração da Central do Brasil, desde a sua incorporação em 1865 ao Patrimonio Nacional.

O prejuizo do exercicio foi de 53.293:920$162, contra o de 33.328:015$564 do anno anterior.

O prejuizo é elevado, sem duvida. Teria sido menor se fosse escripturado como receita o addicional de 10 °/₀ cobrado para o fundo de obrigações ferroviarias e se o material tivesse sido adquirido ou importado livre de direitos, como nos annos anteriores.

O prejuizo do exercicio de 1927 sommado aos dos exercicios anteriores dá um prejuizo total, desde a incorporação, em 1865, de 189.529:157$866.

Esta quantia representa o que a Nação despendeu com esta via-ferrea além do capital aqui empregado, isto é, esta quantia de 189.529:157$866, accrescida ao patrimonio da Central, no valor de 967.044:946$443, fornece um total de 1.176.574:104$309, que é quanto custa á União a Central do Brasil.

Uma observação se apresenta. Se forem revistos, como proponho, todos os preços dos bens em poder desta Estrada, encontrar-se-á para esses bens um total superior áquelle, de modo que se póde dizer que, apesar de todos os prejuizos escripturados, o que a União gastou na Central não é superior ao que teria de pagar agora adquirindo-a.

Estas considerações não fogem do campo restricto da contabilidade applicada a uma empresa com finalidades exclusivamente economicas de lucro directo; se entrarmos, porém, a examinar o papel da Central como collaboradora do progresso das zonas, a que serve, algumas das quaes fizeram fracassar a iniciativa ferroviaria de particulares e ainda não permittem, pela pouca densidade e qualidade de seus transportes, remuneração lucrativa, chegar-se-á a outras conclusões menos pessimistas.

Merecem registro, para estudar a origem dos prejuizos da Central e o seu papel no desenvolvimento da economia do interior do paiz, as palavras da justificação de uma emenda, que acaba de ser apresentada ao orçamento da Viação, na Camara dos Deputados, autorisando prolongamentos ferroviarios. Como ellas podem ser repetidas para muitos casos, vale a pena transcrevel-as aqui:

> «A construcção do ramal de Curralinho a Diamantina foi, durante longo tempo, uma fonte de *deficits* para a Estrada de Ferro Victoria a Minas que assumiu a responsabilidade daquella obra em troca de outros favores que ella julgou compensadores dos constantes prejuizos que lhe acarretava o ramal. A população da zona servida por esse ramal nada lucrou tão pouco. Corriam tres trens por semana, e Diamantina se viu privada do seu correio diario, beneficio de que não deixaram de gozar outras localidades mais distantes e não servidas de estradas de ferro ou de rodagem.
>
> A encampação do ramal de Victoria foi um desafogo para os lavradores e industriaes diamantinenses. Estabeleceram-se trens diarios e o movimento de passageiros e cargas augmentou consideravelmente.»

As conclusões que de taes palavras se podem tirar não devem servir de empecilho a que se procure unir ás vantagens de ordem politica, social e economica, as de ordem financeira.

O augmento da receita é esperado da modificação das tarifas; a diminuição da despesa será trazida pela organização scientifica do trabalho nos escriptorios, nas officinas, nas estações, nos trens e ao longo das linhas.

Nessa obra, que será titanica, a contabilidade industrial, recentemente creada, com as suas demonstrações analyticas dos consumos e com as determinações dos preços de custo dos trabalhos executados, fornecer-vos-á elementos valiosos de orientação e esclarecimento.

Rio, 31 de Julho de 1928.

Respeitosas saudações. — *Ubaldo Lobo*, superintendente da Sub-Contadoria Seccional.

4ª DIVISÃO

---

# LOCOMOÇÃO

## 4ª DIVISÃO

# LOCOMOÇÃO

Em 31 de dezembro de 1927, possuia a Estrada um total de 651 locomotivas, sendo 430 na bitola de 1m,60 e 221 na de 1m,00.

Na mesma data, possuia um total de 8.359 carros e vagões, sendo 6.000 da bitola de 1m, 60 e 2.359 da bitola de 1m,00.

Durante o anno, o percurso total das locomotivas foi de 24.427.666 kilometros, dos quaes 17.650.438 na bitola de 1m,60 e 6.777.228 na bitola de 1m,00.

Da comparação destes percursos com os do anno anterior resulta uma differença de 884.844 kilometros para mais na bitola de 1m,60 e de 608.922 kilometros para mais na bitola de 1m,00.

Durante o mesmo anno, o percurso dos vehiculos foi de 357.810.106 kilometros, sendo 291.676.671 kilometros na bitola de 1m,60 e 66.133.435 kilometros na bitola de 1m,00.

Comparando esse resultado com o do anno anterior, nota-se uma differença de 6.464.282 kilometros para mais na bitola de 1m,60 e 3.853.694 kilometros para mais na bitola de 1m,00.

## ESTADO DAS LOCOMOTIVAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1927

### Bitola de 1m,60

| DEPOSITOS | ESTADO | | | | | COEFFICIENTES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bom | Regular | Máo | Em reparação | Total | | |
| S. Diogo | 95 | 26 | 2 | 12 | 135 | | |
| Barra | 43 | 1 | 1 | 10 | 55 | | % |
| Entre Rios | 37 | 10 | 1 | 7 | 55 | Bom | 70,4 |
| Palmyra | 26 | 6 | 1 | 2 | 35 | Regular | 17,0 |
| Lafayette | 19 | 3 | — | 4 | 26 | Máo | 1,2 |
| Cachoeira | 33 | 17 | — | 11 | 61 | Em reparação | 11,4 |
| Norte | 50 | 10 | — | 3 | 63 | | 100,0 |
| Totaes | 303 | 73 | 5 | 49 | 430 | | |

### Bitola de 1m,00

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ramal de Piquete | 3 | — | 1 | — | 4 | | |
| Palmyra | 2 | 1 | — | 1 | 4 | | % |
| Lafayette | 37 | 10 | 2 | 2 | 51 | Bom | 66,5 |
| Sete Lagoas | 30 | 1 | 5 | — | 36 | Regular | 17,2 |
| Portella | 23 | 7 | 4 | — | 34 | Máo | 8,6 |
| Valença | 14 | 2 | 1 | — | 17 | Emprestadas | 0,9 |
| Alfredo Maia | 20 | 7 | 1 | — | 28 | Em reparação | 6,8 |
| Corintho | 18 | 10 | 5 | 12 | 45 | | 100,0 |
| Totaes | 147 | 38 | 19 | 15 | 219 | | |

Observações:

No total de locomotivas de bitola de 1m,00 não constam as de ns. 28 e 32, emprestadas ao Ministerio da Guerra e Escola de Minas de Ouro Preto.

# LOCOMOTIVAS NORTE-AMERICANAS RECEBIDAS NO ANNO DE 1927

| | | | |
|---|---|---|---|
| Typo | Mikado | Pacific | Mikado |
| Classe | 2 — 8 — 2 | 4 — 6 — 2 | 2 — 8 — 2 |
| Numero de ordem | 815 a 822 | 350 a 369 | 422 a 424 |
| Bitola | 1m,60 | 1m,60 | 1m,00 |
| **MACHINA** | | | |
| Numero de cylindros | 2 | 3 | 2 |
| Diametro interno dos cylindros m | 0,584 | 0,482 | 0,406 |
| Curso dos embolos m | 0,711 | 0,711 | 0,559 |
| Diametro das rodas motrizes m | 1,448 | 1,727 | 1,067 |
| » » » de guia m | 0,775 | 0,775 | 0,616 |
| » » » da fornalha m | 1,016 | 1,016 | 0,711 |
| Base rigida m | 4,800 | 3,810 | 3,505 |
| » total das rodas m | 10,515 | 10,109 | 8,077 |
| Pressão da caldeira Kg/cm² | 13,7 | 14,0 | 12,6 |
| Superficie da grelha m² | 7,33 | 6,50 | 4,36 |
| » de aquecimento da fornalha m² | 22,66 | 18,76 | 14,95 |
| » » » dos tubos m² | 258,27 | 206,06 | 84,26 |
| » » » da caldeira m² | 280,93 | 224,82 | 99,21 |
| » do superaquecedor m² | 66,98 | 51,56 | 18,76 |
| Peso da locomotiva em serviço Kg | 108 500 | 100 425 | 55 655 |
| » adherente Kg | 79 152 | 60 690 | 39 780 |
| **TENDER** | | | |
| Diametro das rodas m | 0,927 | 0,927 | 0,711 |
| Capacidade para agua lt | 17 041 | 17 041 | 11 360 |
| » » carvão ton. | 8 1/2 | 8 1/2 | 5 |
| Peso em serviço Kg | 46 500 | 46 580 | 29 700 |
| ESFORÇO MAXIMO DE TRACÇÃO (0,85) Kg | 19 550 | 17 150 | 9 340 |

## Locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1927, discriminadas as datas de acquisição

| DATA DA ACQUISIÇÃO (ANNO) | TEMPO DE SERVIÇO (ANNO) | LOCOMOTIVAS — BITOLA DE 1m,60 — Quantidade | Numeros | LOCOMOTIVAS — BITOLA DE 1m,00 — Quantidade | Numeros |
|---|---|---|---|---|---|
| 1873 | 55 | 1 | 427 | — | |
| 1874 | 54 | — | — | 1 | 4 |
| 1877 | 51 | 3 | 154, 155 e 503. | 1 | 110 |
| 1881 | 47 | 3 | 151 a 153 | — | |
| 1883 | 45 | 1 | 114 | — | |
| 1887 | 41 | — | — | 3 | 32, 111 e 124 |
| 1888 | 40 | 3 | 509 a 511 | — | |
| 1889 | 39 | 6 | 121 e 122, 506, 512 a 514 | 6 | 28, 100, 125 a 128 |
| 1891 | 37 | 26 | 117, 133 a 149, 439 e 440, 508, 520 a 524. | 5 | 1, 104, 122, 123 e 129 |
| 1892 | 36 | 6 | 123, 125, 127, 129 e 130 | 6 | 31, 102, 106, 107, 130 e 131 |
| 1893 | 35 | 25 | 171 a 190, 515 a 519. | 18 | 2, 10, 11, 25, 33, 35 a 39, 78, 121, 132 a 134, 136, 137, 140 e 142 |
| 1894 | 34 | 31 | 400 a 414, 525 a 527, 650 a 664, 656, 660, 662 a 664 | 18 | 12, 13, 15, 16, 20, 135, 138, 139, 280, 281, 283, 285, 287, 288, 290 292 e 293 |
| 1895 | 33 | 9 | 415, 416, 418 a 424 | 5 | 54 a 58 |
| 1896 | 32 | — | — | 8 | 60 a 65, 79 e 141 |
| 1897 | 31 | 24 | 200 a 207, 535 a 550. | — | |
| 1898 | 30 | — | — | 4 | 66 a 69 |
| 1900 | 28 | — | — | 1 | 112 |
| 1902 | 26 | 6 | 1, 2, 300 a 303 | — | |
| 1905 | 23 | 5 | 304 e 305, 671 a 673. | — | |
| 1906 | 22 | 17 | 306 a 314, 674 a 679, 687 e 688 | — | |
| 1907 | 21 | 17 | 3, 4, 50 a 52, 250, 251, 264, 532 a 534, 680 a 683, 690 e 691 | — | |
| 1908 | 20 | 16 | 208 a 213, 252 a 255, 528 a 531, 551 e 552 | — | |
| 1909 | 19 | 24 | 20, 21, 214 a 218, 256, 320 a 325, 553 a 560, 692 e 693. | 2 | 5 e 6 |
| 1910 | 18 | 18 | 257 a 262, 380 a 383, 561 a 568 | 14 | 70 a 77, 94, 95, 143 a 146 |
| 1911 | 17 | 13 | 53 a 55, 70 a 79 | 10 | 90, 91, 147 a 154 |
| 1912 | 16 | 22 | 80 a 85, 378, 379, 384 a 393, 694 a 697 | 17 | 93, 99, 155 a 158, 200 a 208, 270 e 271 |
| 1913 | 15 | 22 | 330, 331, 450 a 465, 569 a 572 | 20 | 96 e 97, 170 a 179, 221 a 224, 250, 300 a 302 |
| 1914 | 14 | — | — | 6 | 80 a 85 |
| 1915 | 13 | 6 | 394 a 396, 573 a 575. | — | |
| 1916 | 12 | 18 | 86 a 88, 698 a 712 | — | |
| 1917 | 11 | 14 | 272 a 283, 397 e 398. | 2 | 209 e 210 |
| 1918 | 10 | — | — | 2 | 159 e 160 |
| 1919 | 9 | 6 | 89, 713 a 717 | 4 | 211 a 213 e 303 |
| 1920 | 8 | 37 | 284 a 289, 377 a 381, 399, 718 a 742 | 21 | 86 a 89, 92 e 93, 180 a 194 |
| 1923 | 5 | 2 | 263 e 370 | 3 | 268, 269 e 400 |
| 1925 | 3 | 5 | 800 a 804 | 11 | 401 a 411 |
| 1926 | 2 | 16 | 371 a 376, 805 a 814. | 19 | 272 a 274, 412 a 421, 500 a 505 |
| 1927 | 1 | 28 | 350 a 369, 815 a 822. | 13 | 422 a 434 |
| — | — | — | — | 1 | 3 (*) |
| | | 430 | | 221 | |

(*) Não foi possivel apurar-se a data de acquisição.

Dezembro de 1927

| PROC | EMENTOS DE TRACÇÃO | | | | PESO EM TONELADAS METRICAS | | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Diametro dos cylindros em pollegadas | Curso dos embolos em pollegadas | Diametros das rodas motrizes em pollegadas | Sobre as rodas motrizes | Totaes das locomotivas | Totaes das locomotivas com os tenders em serviço | |
| America | 0 | 16 | 22 | 44 | 37.2 | 42.5 | 42.5 | |
| Allemanh | 0 | 18 | 26 | 50 | 48.0 | 48.0 | 70.0 | |
| | 0 | 17 1/2<br>28 | 26 | 50 | 93.5 | 93.5 | 138 | |
| Allemanh | | 21 | 24 | 50 1/2 | 58.0 | 63.8 | 98.0 | |
| | | 21 | 24 | 50 1/2 | 58.0 | 63.8 | 98.0 | |
| | | 21 | 24 | 50 1/2 | 53.1 | 60.8 | 93.5 | |
| | | 22 | 24 | 50 1/2 | 56.3 | 65.4 | 82.0 | Vapor superaquecido. |
| | | 21 | 26 | 53 | 63.8 | 72.6 | 108.0 | |
| America d | | 21 1/2 | 26 | 53 | 65.5 | 73.0 | 114.0 | |
| | | 21 1/2 | 26 | 53 | 67.0 | 77.0 | 121.0 | Vapor superaquecido. |
| | | 21 1/2 | 26 | 53 | 69.4 | 79.6 | 131.5 | |
| | | 21 1/2 | 26 | 53 | 67.0 | 77.0 | 121.0 | Vapor superaquecido. |
| | | 21 | 26 | 54 | 64.4 | 77.1 | 114 | |
| Allemanha | | 22 7/8 | 28 | 53 | 73.4 | 96.1 | 147.9 | Vapor superaquecido. |
| | | 22 7/8 | 28 | 53 | 72.8 | 98.4 | 149.6 | Vapor superaquecido. |
| | | 22 7/8 | 28 | 53 | 72.8 | 100.3 | 147.9 | Vapor superaquecido. |
| America do | | 23 | 26 | 53 | 79.0 | 104.7 | 151.7 | Vapor superaquecido. |
| | | 23 | 28 | 57 | 79.1 | 108.4 | 154.9 | Vapor superaquecido. |

# Quadro das locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1927

**BITOLA DE 1m,00**

| PROCEDENCIAS | FABRICANTES | CLASSES | NUMEROS E TYPOS | NUMERO TOTAL DE LOCOMOTIVAS | NUMERO DE RODAS MOTRIZES | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Pressões actuaes de trabalho, libras por pollegadas quadradas | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametro dos cylindros em pollegadas | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Curso dos embolos em pollegadas | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametros das rodas motrizes em pollegadas | PESO EM TONELADAS METRICAS: Sobre as rodas motrizes | PESO EM TONELADAS METRICAS: Totaes das locomotivas | PESO EM TONELADAS METRICAS: Totaes das locomotivas com os tenders em serviço | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | MANOBRAS | | | | | | | | | | |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works | 0.6.2 | 1 a 4 | 4 | 6 | 140 | 16 | 22 | 44 | 37.2 | 42.5 | 42.5 | |
| Allemanha | Henschel & Sohn | 0.6.0 | 20 e 21 | 2 | 6 | 150 | 18 | 26 | 50 | 48.0 | 48.0 | 70.0 | |
| | | | MALLET | | | | | | | | | | |
| America do Norte | American Locomotive C.º | 0.6.6.0 | 50 a 52 | 3 | 12 | 190 | 17 1/2<br>28 | 26 | 50 | 93.5 | 93.5 | 138 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 0.6.6.0 | 53 a 55 | 3 | 12 | 190 | 18<br>28 | 26 | 50 1/2 | 94.2 | 94.2 | 135 | |
| | American Locomotive C.º | 0.8.8.0 | 70 a 88 | 19 | 16 | 210 | 20<br>32 | 26 | 50 1/2 | 126.8 | 126.8 | 173.0 | Locs. 86 a 88, são superaquecidas. |
| | | 0.8.8.0 | 89 | 1 | 16 | 220 | 20<br>32 | 26 | 50 1/2 | 128.8 | 128.8 | 178.5 | Vapor superaquecido. |
| | | | AMERICAN | | | | | | | | | | |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works | 4.4.0 | 114, 117, 121 e 122 | 4 | 4 | 120 | 17 | 24 | 66 | 22.8 | 36.8 | 57.0 | |
| | | 4.4.0 | 123, 125 e 127, 129 e 130 | 5 | 4 | 130 | 17 | 24 | 66 | 22.8 | 36.8 | 57.0 | |
| | | 4.4.0 | 133 a 146 | 14 | 4 | 130 | 18 | 24 | 67 | 26.3 | 42.2 | 69.4 | |
| | | 4.4.0 | 147 a 149 | 3 | 4 | 130 | 18 | 24 | 68 | 26.3 | 42.3 | 69.0 | |
| | | 4.4.0 | 151 a 155 | 5 | 4 | 120 | 17 3/4 | 24 | 62 | 22.7 | 36.7 | 57.0 | |
| | | 4.4.0 | 171 a 190 | 20 | 4 | 130 | 17 3/4 | 24 | 62 | 26.8 | 40.3 | 60.3 | |
| | | 4.4.0 | 200 a 207 | 8 | 4 | 150 | 18 | 24 | 67 | 28.8 | 45.2 | 72.4 | |
| | | 4.4.0 | 208 a 218 | 11 | 4 | 160 | 18 | 24 | 67 | 28.8 | 45.2 | 72.4 | |
| | | | TEN-WHEEL | | | | | | | | | | |
| | American Locomotive C.º | 4.6.0 | 250 a 262 | 13 | 6 | 170 | 21 1/2 | 28 | 68 | 54.4 | 72.8 | 92.8 | Vapor superaquecido. |
| | | 4.6.0 | 263 | 1 | 6 | 190 | 20 1/2 | 28 | 68 | 54.4 | 72.8 | 92.8 | |
| | | 4.6.0 | 264 | 1 | 6 | 190 | 21 1/2 | 28 | 69 | 53.8 | 76.0 | 103 | |
| | | 4.6.0 | 270 e 271 | 2 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 | 54.4 | 72.8 | 98.8 | Vapor superaquecido. |
| | | 4.6.0 | 272 a 283 | 12 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 | 56.3 | 79.8 | 131.3 | |
| | | 4.6.0 | 284 a 289 | 6 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 | 57.4 | 79.8 | 126.5 | Vapor superaquecido. |
| | Baldwin Locomotive Works | 4.6.0 | 300 a 314 | 15 | 6 | 170 | 19 | 26 | 68 | 46.0 | 61.2 | 88.4 | |
| | | 4.6.0 | 320 a 325 | 6 | 6 | 170 | 21 | 26 | 68 | 47.1 | 64.4 | 91.6 | |
| | | | PACIFIC | | | | | | | | | | |
| | | 4.6.2 | 346 a 349, 392 e 393 | 6 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 | 54.9 | 80.6 | 108 | Vapor superaquecido. |
| | | 4.6.2 | 350 a 369 | 20 | 6 | 200 | 19 | 28 | 68 | 60.6 | 100.4 | 147 | Vapor superaquecido tres cylindros. |
| | American Locomotive C.º | 4.6.2 | 370 | 1 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 | 55.4 | 95.3 | 143.5 | Vapor superaquecido. |
| | | 4.6.2 | 382 a 391 | 10 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 | 52.7 | 90.8 | 127 | |
| | | 4.6.2 | 377 a 381, 394 a 399 | 11 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 | 54.4 | 92.9 | 140 | Vapor superaquecido. |
| Allemanha | Linke-Hofmann | 4.6.2 | 371 a 376 | 6 | 6 | 190 | 23 | 26 | 68 | 6.0 | 105.0 | 153 | Vapor superaquecido. |
| | | | MOGUL | | | | | | | | | | |
| America do Norte | Brooks Locomotive Works | 2.6.0 | 400 a 416, 418 a 424 | 24 | 8 | 140 | 18 | 24 | 62 | 49.8 | 57.1 | 89.8 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2.6.0 | 427 | 1 | 6 | 80 | 18 | 24 | 52 | 30.8 | 36.3 | 54.0 | |
| | | 2.6.0 | 439 e 440 | 2 | 6 | 120 | 19 | 24 | 55 | 37.6 | 45.7 | 73.0 | |
| | | | PRAIRIE | | | | | | | | | | |
| Allemanha | J. A. Maffei | 2.6.2 | 450 a 465 | 16 | 6 | 150 | 23 5/8 | 26 | 62 | 54.0 | 69.8 | 105 | Vapor superaquecido. |
| | | | CONSOLIDATION | | | | | | | | | | |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works | 2.8.0 | 503 | 1 | 8 | 120 | 20 | 24 | 50 1/4 | 39.9 | 45.3 | 65.3 | |
| | | 2.8.0 | 506, 508 a 514 | 8 | 8 | 120 | 20 | 24 | 50 1/2 | 45.3 | 52.1 | 79.3 | |
| | | 2.8.0 | 515 a 524 | 10 | 8 | 120 | 21 | 24 | 50 1/2 | 48.1 | 56.6 | 83.8 | |
| | | 2.8.0 | 525 a 527 | 3 | 8 | 150 | 21 | 24 | 50 1/2 | 48.1 | 56.6 | 83.8 | |
| | | 2.8.0 | 528 a 560 | 33 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/2 | 52.9 | 60.7 | 93.3 | |
| Allemanha | Henschel & Sohn | 2.8.0 | 561 e 562 | 2 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/2 | 58.0 | 63.8 | 98.0 | |
| | A. Borsig | 2.8.0 | 563 e 564 | 2 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/2 | 58.0 | 63.8 | 98.0 | |
| | Hannoversche Gesellschaft | 2.8.0 | 565 e 566, 569 a 572 | 6 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/2 | 53.1 | 60.8 | 93.5 | |
| America do Norte | American Locomotive C.º | 2.8.0 | 567 e 568, 573 a 575 | 5 | 8 | 150 | 22 | 24 | 50 1/2 | 56.3 | 65.4 | 82.0 | Vapor superaquecido. |
| | Baldwin Locomotive Works | 2.8.0 | 671 a 683, 687 a 689 | 16 | 8 | 170 | 21 | 26 | 53 | 63.8 | 72.6 | 108.0 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2.8.0 | 690 a 697 | 8 | 8 | 175 | 21 1/2 | 26 | 53 | 65.5 | 73.0 | 114.0 | |
| | American Locomotive C.º | 2.8.0 | 700 a 715, 743 e 744 | 18 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 | 67.0 | 77.0 | 121.0 | Vapor superaquecido. |
| | American Locomotive C.º | 2.8.0 | 716 e 717 | 2 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 | 69.4 | 79.6 | 131.5 | |
| | American Locomotive C.º | 2.8.0 | 718 a 742 | 25 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 | 67.0 | 77.0 | 121.0 | Vapor superaquecido. |
| | | | MASTODONTE | | | | | | | | | | |
| | Brooks Locomotive Works | 4.8.0 | 650 a 654, 656 a 660, 662 a 664 | 13 | 8 | 160 | 21 | 26 | 54 | 64.4 | 77.1 | 114 | |
| | | | MIKADO | | | | | | | | | | |
| Allemanha | Henschel & Sohn | 2.8.2 | 800 | 1 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 53 | 73.4 | 96.1 | 147.9 | Vapor superaquecido. |
| | A. E. G. | 2.8.2 | 801 | 1 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 53 | 72.8 | 98.4 | 149.6 | Vapor superaquecido. |
| | L. Schwartzkopff | 2.8.2 | 802 a 804 | 4 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 53 | 72.8 | 100.3 | 147.9 | Vapor superaquecido. |
| | Linke-Hofmann | 2.8.2 | 805 a 814 | 10 | 8 | 190 | 23 | 26 | 53 | 79.0 | 104.7 | 151.7 | Vapor superaquecido. |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works | 2.8.2 | 815 a 822 | 8 | 8 | 195 | 23 | 28 | 57 | 79.1 | 108.4 | 154.9 | Vapor superaquecido. |
| | | | Total | 430 | | | | | | | | | |

| PROCEDE | TOS DE TRACÇÃO | | | PESO EM TONELADAS METRICAS | | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | pollegadas | Curso dos embolos em pollegadas | Diametros das rodas motrizes em pollegadas | Sobre as rodas motrizes | Totaes das locomotivas | Totaes das locomotivas com os tenders em serviço | |
| | 13 | 18 | 38 | 20.4 | 20.4 | 20.4 | |
| | 10 | 16 | 42 | — | — | 23.3 | |
| | 1/4 | 16 1/4 | 37 | | | | |
| America do N | 12 | 18 | 37 | 1 | 18 | 34.4 | |
| | 13 | 18 | 36 | 19.1 | 19.1 | 33.0 | |
| | 3/16 | 18 | 41 3/25 | — | 14.0 | 14.0 | |
| | 1/16 | 20 | 41 1/2 | — | 28.0 | 28.0 | |
| | 11 | 16 | 37 | 11.8 | 14.5 | 25.0 | |
| | 25 | 20 | 41 3/4 | 65.0 | 73.2 | 109.5 | Vapor superaquecido. |
| | 4 1/2 22 | 20 | 41 | 49.9 | 59.0 | 99.8 | |
| America do | 16 | 22 | 42 | 38.5 | 54.4 | 82.7 | Vapor superaquecido. |
| | 16 | 22 | 42 | 38 | 54 | 82.5 | » » |
| | 16 | 22 | 42 | 41.8 | 58.8 | 87.8 | » » |
| Allemanha . | 16 | 22 | 42 | 38 | 54 | 83.2 | » » |
| | 16 | 22 | 42 | 38 | 53.5 | 82.2 | » » |
| | 18 | 22 | 42 | 43 | 58.3 | 86.3 | » » |
| America do | 16 | 22 | 42 | 39.8 | 55.7 | 85.4 | » » |
| Allemanha. | 16 | 22 | 48 | 33 | 65.7 | 78.7 | » » |

| PROCEDENCIAS | FABRICANTES | CLASSES | NUMEROS E TYPOS | NUMERO TOTAL DE LOCOMOTIVAS | NUMERO DE RODAS MOTRIZES | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Pressões actuaes de trabalho, libras por pollegadas quadradas | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametro dos cylindros em pollegadas | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Curso dos embolos em pollegadas | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametros das rodas motrizes em pollegadas | PESO EM TONELADAS METRICAS: Sobre as rodas motrizes | PESO EM TONELADAS METRICAS: Totaes das locomotivas | PESO EM TONELADAS METRICAS: Totaes das locomotivas com os tenders em serviço | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | MANOBRAS | | | | | | | | | | |
| | | 0.6.0 | 1. | 1 | 6 | 140 | 13 | 18 | 38 | 20.4 | 20.4 | 20.4 | |
| | | 2.4.0 | 3. | 1 | 4 | 140 | 10 | 16 | 42 | — | — | 23.3 | |
| | | 0.4.0 | 4. | 1 | 4 | — | 11 1/4 | 16 1/4 | 37 | | | | |
| | | 0.6.0 | 5 e 6 | 2 | 6 | 150 | 12 | 18 | 37 | 1 | 18 | 34.4 | |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works | 0.4.0 | 10 a 13 | 4 | 4 | 135 | 13 | 18 | 36 | 19.1 | 19.1 | 33.0 | |
| | | 2.4.2 | 15. | 1 | 4 | 130 | 10 3/16 | 18 | 41 3/25 | — | 14.0 | 14.0 | |
| | | 2.6.2 | 16. | 1 | 6 | 130 | 12 1/16 | 20 | 41 1/2 | — | 28 0 | 28.0 | |
| | | 2 4.0 | 20. | 1 | 4 | 140 | 11 | 16 | 37 | 11.8 | 14.5 | 25.0 | |
| | | | AMERICAN | | | | | | | | | | |
| | | 4.4.0 | 25. | 1 | 4 | 160 | 14 | 20 | 44 | 16.9 | 26.6 | 49.0 | |
| | | 4.4.0 | 28. | 1 | 4 | 130 | 13 | 18 | 45 | 15.4 | 24.0 | 42.0 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 4.4.0 | 31. | 1 | 4 | 140 | 13 | 18 | 45 | 14.9 | 23.9 | 42.0 | |
| | | 4.4.0 | 32. | 1 | 4 | 130 | 13 | 18 | 45 | 13.6 | 20.4 | 39.0 | |
| | | 4.4.0 | 33, 35 a 39. | 6 | 4 | 130 | 14 | 18 | 45 | 16 3 | 24.9 | 43.0 | |
| | Brooks Locomotive Works | 4.4.0 | 54 a 58 | 5 | 4 | 140 | 14 | 18 | 46 | 23.6 | 33.6 | 60.0 | |
| | | | TEN-WHEEL | | | | | | | | | | |
| America do Norte. | | 4.6.0 | 60 a 65 | 6 | 6 | 140 | 16 | 20 | 48 | 24.9 | 33.1 | 62 0 | |
| | | 4.6.0 | 66 a 69 | 4 | 6 | 150 | 16 | 20 | 48 | 27.6 | 34.6 | 63.0 | |
| | | 4.6.0 | 70 a 77 | 8 | 6 | 180 | 16 | 20 | 48 | 28.7 | 35 5 | 67.1 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 4.6.0 | 78. | 1 | 6 | 140 | 15 | 18 | 44 | 21.3 | 29 2 | 45.5 | |
| | | 4.6.0 | 79. | 1 | 6 | 140 | | | | | | | |
| | | 4.6.0 | 80 a 85 | 6 | 6 | 180 | 16 | 20 | 48 | 28.8 | 37.2 | 63.3 | |
| | American Locomotive C°. | 4.6.0 | 86 a 89, 92 e 93 | 6 | 6 | 180 | 16 | 20 | 48 | 28.8 | 37.2 | 63.3 | Vapor superaquecido. |
| | | 4.6.0 | 90 e 91 | 2 | 6 | 160 | 16 | 20 | 41 3/4 | 25.8 | 33.6 | 58.4 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 4.6.0 | 94 e 95 | 2 | 6 | 160 | 14 | 18 | 42 | 24.3 | 30 6 | 53.5 | |
| Allemanha | Hannoversche Gesellschaft | 4.6.0 | 96 a 99 | 4 | 6 | 180 | 16 | 20 | 45 | 30.2 | 38.1 | 66 4 | |
| | | | MOGUL | | | | | | | | | | |
| | | 2.6.0 | 100. | 1 | 6 | 120 | 13 | 18 | 41 | | | | |
| | | 2.6 0 | 102, 106 e 107 | 3 | 6 | 150 | 11 | 18 | 37 | 18.1 | 22.7 | 41.0 | |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works | 2.6.0 | 104. | 1 | 6 | 130 | 14 | 18 | 42 | 14.9 | 18.1 | 34.0 | |
| | | 2.6.0 | 110 e 111 | 2 | 6 | 130 | 11 | 18 | 42 | — | 30.0 | | |
| Inglaterra | Beyer Peacock C. Ld. | 2.6.0 | 112. | 1 | 6 | 130 | 16 | 22 | 39 | | | | |
| | | | CONSOLIDATION | | | | | | | | | | |
| | | 2.8.0 | 121 | 1 | 8 | 130 | 14 | 18 | 37 | 19 9 | 23 5 | 42.0 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2.8.0 | 122, 123, 125 a 134, 137, 140 e 142. | 15 | 8 | 130 | 16 | 20 | 37 | 20.5 | 33.5 | 53.0 | |
| | | 2.8.0 | 124. | 1 | 8 | 130 | 16 | 20 | 37 | 27.2 | 30.8 | 50 0 | |
| | | 2.8.0 | 135, 136, 138, 139 e 141. | 5 | 8 | 135 | 16 | 20 | 37 | 28.1 | 32.7 | 56 0 | |
| America do Norte. | American Locomotive C°. | 2.8.0 | 143 a 150, 170 a 194 | 33 | 8 | 150 | 17 | 20 | 37 | 37.3 | 42.2 | 71.2 | Vapor superaquecido. |
| | | 2.8.0 | 151 a 158 | 8 | 8 | 170 | 16 | 20 | 37 | 38.6 | 43.6 | 70.7 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2.8.0 | 159 e 160. | 2 | 8 | 180 | 16 | 20 | 37 | 38.6 | 43.6 | 70.7 | Vapor superaquecido. |
| | | 2.8.0 | 200 a 213 | 14 | 8 | 170 | 18 | 22 | 42 | 48.9 | 52.9 | 84.6 | Locs. 211 a 213 são superaquecidas. |
| Allemanha | Berliner Gesellschaft | 2.8.0 | 221 a 224 | 4 | 8 | 170 | 17 | 20 | 39 1/2 | 31.7 | 36.5 | 61.5 | |
| Inglaterra | Hawthorn Leslie C°. Ld. | 2.8.0 | 250 | 1 | 8 | 170 | 16 | 20 | 37 1/2 | | | | |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works | 2.8.0 | 268 e 269. | 2 | 8 | 160 | 17 | 22 | 42 | 36.1 | 40 4 | 74.5 | |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works. | 2.8.0 | 270 e 271. | 2 | 8 | 160 | 16 | 20 | 42 | 30.4 | 34.0 | 54 0 | |
| Allemanha. | Henschel & Sohn | 2.8.0 | 272 e 274 | 3 | 8 | 180 | 17 11/16 | 22 | 42 | 38 6 | 40.5 | 79.1 | Vapor superaquecido. |
| | | | MASTODONTE | | | | | | | | | | |
| | Brooks Locomotive Works | 4.8.0 | 280, 281, 283 a 285, 287, 288, 290, 292 e 293 | 10 | 8 | 150 | 16 | 20 | 46 | 46.3 | 44.5 | 75.3 | |
| | | | MALLET | | | | | | | | | | |
| America do Norte. | | 2.6.0.2 | 300 e 303. | 2 | 12 | 200 | — 16/25 | 20 | 41 3/4 | 65.0 | 73.2 | 109.5 | Vapor superaquecido. |
| | Baldwin Locomotive Works | 2.6.0.2 | 301 e 302. | 2 | 12 | 200 | 14 1/2 / 22 | 20 | 41 | 49.9 | 59.0 | 99.8 | |
| | | | MIKADO | | | | | | | | | | |
| America do Norte | American Locomotive C°. | 2.8.2 | 400. | 1 | 8 | 180 | 16 | 22 | 42 | 38.5 | 54.4 | 82.7 | Vapor superaquecido. |
| | Henschel & Sohn | 2.8.2 | 401. | 1 | 8 | 176 | 16 | 22 | 42 | 38 | 54 | 82.5 | » » |
| | A. E. G. | 2.8.2 | 402. | 1 | 8 | 176 | 16 | 22 | 42 | 41 8 | 58.8 | 87.8 | » » |
| | L. Schwartzkopff | 2.8.2 | 403. | 1 | 8 | 176 | 16 | 22 | 42 | 38 | 54 | 83.2 | » » |
| Allemanha | Krupp. | 2.8.2 | 404 a 411. | 8 | 8 | 180 | 16 | 22 | 42 | 38 | 53 5 | 82.2 | » » |
| | Linke Hofmann. | 2.8.2 | 412 a 421 | 10 | 8 | 180 | 18 | 22 | 42 | 43 | 58.3 | 86.3 | » » |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works | 2.8.2 | 422 a 434. | 13 | 8 | 180 | 16 | 22 | 42 | 39.8 | 55.7 | 85.4 | » » |
| | | | PACIFIC | | | | | | | | | | |
| Allemanha. | Linke Hofmann | 4.6.2 | 500 a 505. | 6 | 6 | 180 | 16 | 22 | 48 | 33 | 65.7 | 78.7 | » » |
| | | | Total | 221 | | | | | | | | | |

Estado das locomotivas em 31 de Dezembro dos ultimos cinco annos

*a*) **Bitola de 1m,60**

| ANNOS | ESTADO DAS LOCOMOTIVAS | | | | | | | | | TOTAES | ALTERAÇÃO NO STOCK | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bom | Regular | Máo | Em reparação | Aguardando reparação | Em reconstrucção | Encostadas | Em montagem | Emprestadas | | Adquiridas | Construidas | Reconstruidas | Baixas |
| 1923 . . | 260<br>67,5 % | 73<br>19,0 % | 6<br>1,5 % | 43<br>11,2 % | 3<br>0,8 % | —<br>— | —<br>— | —<br>— | —<br>— | 385<br>100,0 % | 1 | 1 | — | — |
| 1924 . . | 250<br>65,0 % | 73<br>19,0 % | 6<br>1,5 % | 53<br>13,7 % | 3<br>0,8 % | —<br>— | —<br>— | —<br>— | —<br>— | 385<br>100,0 % | — | — | — | — |
| 1925 . . | 254<br>65,0 % | 87<br>22,3 % | 11<br>3,0 % | 38<br>9,7 % | —<br>— | —<br>— | —<br>— | —<br>— | —<br>— | 390<br>100,0 % | 5 | — | — | — |
| 1926 . . | 252<br>62,3 % | 67<br>16,5 % | 13<br>3,2 % | 64<br>16,0 % | 9<br>2,0 % | —<br>— | —<br>— | —<br>— | —<br>— | 405<br>100,0 % | 16 | — | — | 1 |
| 1927 . . | 303<br>70,4 % | 73<br>17,0 % | 5<br>1,2 % | 49<br>11,4 % | —<br>— | —<br>— | —<br>— | —<br>— | —<br>— | 430<br>100,0 % | 28 | — | — | 3 |

*b*) **Bitola de 1m,00**

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1923 . . | 123<br>67,0 % | 32<br>17,4 % | 3<br>1,6 % | 17<br>9,2 % | 2<br>1,1 % | —<br>— | 3<br>1,6 % | 4<br>2,1 % | —<br>— | 184<br>100,0 % | 3 | — | — | — |
| 1924 . . | 120<br>67,0 % | 30<br>16,8 % | 7<br>4,0 % | 18<br>10,0 % | —<br>— | —<br>— | —<br>— | 4<br>2,2 % | —<br>— | 179<br>100,0 % | — | — | — | 6 |
| 1925 . . | 120<br>63,2 % | 32<br>16,8 % | 14<br>7,4 % | 21<br>11,0 % | —<br>— | —<br>— | —<br>— | 3<br>1,6 % | —<br>— | 190<br>100,0 % | 11 | — | — | — |
| 1926 . . | 135<br>65,0 % | 34<br>16,3 % | 11<br>5,3 % | 20<br>9,6 % | 5<br>2,4 % | —<br>— | —<br>— | 1<br>0,5 % | 2<br>0,9 % | 208<br>100,0 % | 19 | — | — | 1 |
| 1927 . . | 147<br>66,5 % | 38<br>17,2 % | 19<br>8,6 % | 15<br>6,8 % | —<br>— | —<br>— | —<br>— | —<br>— | 2<br>0,9 % | 221<br>100,0 % | 13 | — | — | — |

Quadro discriminativo dos typos, quantidades de locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1927, e natureza do combustivel empregado

*a)* **Bitola de 1m,60**

| TYPOS | CARVÃO | OLEO | TOTAES |
|---|---|---|---|
| Manobras | 6 | — | 6 |
| American | 58 | 12 | 70 |
| Ten-Wheel | 56 | — | 56 |
| Pacific | 54 | — | 54 |
| Mogul | 3 | 24 | 27 |
| Prairie | — | 16 | 16 |
| Mallet | 26 | — | 26 |
| Consolidation | 139 | — | 139 |
| Mastodonte | 13 | — | 13 |
| Mikado | 23 | — | 23 |
| Totaes | 378 | 52 | 430 |

*b)* **Bitola de 1m,00**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Manobras | 12 | — | 12 |
| American | 14 | — | 14 |
| Ten-Wheel | 40 | — | 40 |
| Pacific | 6 | — | 6 |
| Mogul | 8 | – | 8 |
| Mallet | 4 | — | 4 |
| Consolidation | 90 | — | 90 |
| Mastodonte | 10 | — | 10 |
| Mikado | 35 | — | 35 |
| Totaes | 219 | — | 219 |

NOTA — No total de locomotivas de bitola de 1,m00 não estão incluidas as de ns. 28 e 32, emprestadas ao Ministerio da Guerra e Escola de Minas de Ouro Preto, respectivamente.

# MOVIMENTO GERAL DOS CARROS

Movimento

**Bitola**

| SERIES | DESIGNAÇÃO E TRANSPORTE A QUE SE DESTINAM | LOTAÇÃO |
|---|---|---|
| A. | Estado e administração | — |
| B. | Passageiros de 1ª classe | 48 a 62 passageiros |
| BD. | » 1ª e 2ª classes (mixto) | 55 » |
| BS. | Salão | 30 a 32 » |
| C. | » e dormitorio | — |
| D. | Passaegeiros — 2ª classe | 58 a 96 passageiros |
| DM. | Dormitorio | 12 a 20 leitos |
| E. | Enfermo | 1 enfermo |
| F. | Bagagem e chefe de trem | 8 toneladas |
| FQ. | » de suburbios | 2 e 10 a 12 toneladas |
| FS. | » e chefe de trem | 10 » |
| P. | Pagador | — |
| R. | Correio, bagagem e chefe de trem | 3 toneladas |
| RT. | Restaurante | 36 a 40 passageiros |
| S. | Auxiliar de soccorro | — |
| X. | Funebre — 1ª classe | 1 cadaver e 32 passageiros |
| Z. | » — 2ª classe | 1 » » 24 » |

**Bitola**

| | | |
|---|---|---|
| Estº. | Administração | 2 sofás, 6 poltronas e 14 cadeiras |
| A. | Administração | — |
| B. | Passageiros — 1ª classe | 40 a 48 passageiros |
| BD. | » — 1 e 2ª classes (mixto) | 48 » |
| D. | » — 2ª classe | 50 » |
| DM. | Dormitorio | — |
| E. | Enfermo | 1 enfermo |
| F. | Bagagem e chefe de trem | 3 toneladas |
| P. | Pagador | — |
| RT. | Restaurante | 2 toneladas |
| S. | Auxiliar de soccorro | — |
| X. | Funebre — 1ª classe | 1 cadaver |

**Obser**

Bitola de 1,m60:

Os carros da antiga série CM foram transferidos para as series C e X, bem como os das dores passaram da serie A para a serie P. O carro de Estado foi incluido na serie A. O carro carro existente na serie C foi por ter deixado de constar no inventario do anno proximo

Bitola de 1,m00:

Os carros da serie E e F são os das series EE e FF, extinctas. Os carros pagadores foram do n. 89.

geral de carros

**de 1m,60**

| PESO MORTO — (Toneladas) | EXISTENCIA | | EM REPARAÇÃO E AGUARDANDO REPARAÇÃO | | | ALTERAÇÕES NO STOCK | | | | | | DIFFERENÇAS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | NOVOS | | | BAIXAS | | | |
| | 31 de dezembro de 1926 | 31 de dezembro de 1927 | Nas officinas da Estrada | Industria particular | Total | Adquiridos | Construidos | Transformados | Sem effeito | Do serviço | De serie | |
| 17 a 46 | 18 | 11 | 2 | — | 2 | — | — | 3 | — | — | 10 | — 7 |
| 19 a 30,6 | 215 | 223 | 19 | 16 | 35 | 14 | — | — | — | 4 | 2 | + 8 |
| 18 | 25 | 28 | 1 | 2 | 3 | — | — | 4 | — | — | 1 | + 3 |
| 45 a 46 | 15 | 15 | 5 | — | 5 | — | — | — | — | — | — | — |
| 17 a 46 | 1 | 12 | 1 | — | 1 | — | — | 11 | — | — | 1 | + 10 |
| 18 | 232 | 242 | 15 | 10 | 25 | 10 | — | — | — | — | — | + 10 |
| 22 e 49 | 52 | 50 | 4 | 1 | 5 | 4 | 2 | — | — | — | 8 | — 2 |
| 7 | — | 3 | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | + 3 |
| 18,5 | — | 27 | 2 | 1 | 3 | — | — | 27 | — | — | — | + 27 |
| 4,6 e 7,5 | — | 18 | — | — | — | — | — | 18 | — | — | — | + 18 |
| 8 | 20 | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 17 a 46 | — | 5 | 1 | — | 1 | — | 1 | 4 | — | — | — | + 5 |
| 20 | 31 | 31 | 2 | 6 | 8 | 2 | — | — | — | 2 | — | — |
| 45 e 46 | 13 | 15 | 4 | — | 4 | 2 | — | — | — | — | — | + 2 |
| 7 e 19 | 1 | 3 | 1 | — | 1 | — | — | 2 | — | — | — | + 2 |
| 7 a 21 | 5 | 5 | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | — | — |
| 7 e 8 | 6 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 635 | 714 | 57 | 36 | 93 | 32 | 3 | 73 | — | 7 | 22 | + 79 |

**de 1m,00**

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13,7 | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ? | 23 | 19 | 1 | — | 1 | — | 1 | — | — | — | 5 | — 4 |
| 12 e 20 | 78 | 86 | 4 | — | 4 | 10 | 3 | — | — | 5 | — | + 8 |
| 12 | 23 | 23 | 4 | — | 4 | — | — | — | 1 | 3 | 1 | — 3 |
| 12 e 20 | 102 | 100 | 8 | — | 8 | — | — | — | — | 2 | — | — 2 |
| 20 | 3 | 6 | 2 | — | 2 | 3 | — | — | — | — | — | + 3 |
| 15,5 | — | 3 | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | + 3 |
| 12 | — | 23 | 3 | — | 3 | — | — | 23 | — | — | — | + 23 |
| 10,5 e 12 | — | 5 | 1 | — | 1 | — | — | 5 | — | — | — | + 5 |
| ? | 4 | 5 | 2 | — | 2 | 1 | — | — | — | — | — | + 1 |
| 23 | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | + 1 |
| 9 | 3 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 240 | 275 | 25 | — | 25 | 14 | 4 | 32 | 1 | 10 | 6 | + 35 |

**vações**

extinctas EE e FF, que foram designados para as series E e F, respectivamente. Os carros paga-correio inglez continúa na serie S, para a qual foi adoptada nova classificação. A differença de um passado.

transferidos da serie A para a serie P. Na serie B não está incluido um carro que era duplicata

Movimento

*a*) **Bitola**

| SERIES | DESIGNAÇÃO E TRANSPORTE A QUE SE DESTINAM | LOTAÇÃO |
|---|---|---|
| DL. | Dormitorio — Pessoal do lastro. | 20 toneladas. |
| FC. | Transporte de carvão | 20 » |
| FP. | » » fructas e peixe | 20 » |
| FV. | » » leite. | 12 » |
| G. | » » animaes de luxo | 6 animaes |
| GH. | » » » » » | 6 » |
| H. | » » gado vaccum em pé. | 16 bovinos |
| HJ. | » » » | 8 » ■ 16 suinos |
| J. | » » » suino | 40 suinos |
| JJ. | » » » » | 40 » |
| K. | » » carnes verdes. | 10 toneladas |
| KF. | » » » congeladas | 20 » |
| L. | » » inflammaveis | 8 » |
| LE. | » » pedra britada. | 45 » |
| M. | » » rodeiros | 8 » |
| N. | » » minerio ■ carvão. | 45 » |
| NA. | » » » » » | 45 » |
| NB. | » » » » » | 40 » |
| NC. | » » » » » | 45 » |
| NL. | » » » » | 30, 40 e 45 » |
| NS. | Serviço de soccorro | — |
| OO. | Transporte de carvão | 30 toneladas |
| OT. | » » » | 20 » |
| P. | » » lastro | 8 » |
| Q. | » » mercadorias | 10 e 12 » |
| QL. | » » inflammaveis | 12 » |
| QM. | » » maetrial de construcção. | 10 » |
| QS. | Serviço de soccorro | — |
| T. | Transporte de trilhos e madeiras | 20 toneladas |
| TB. | » » » » » | 30 » |
| TG. | » » gaz | 7 m3. |
| TS. | Serviço de soccorro | — |
| V. | Transporte de mercadorias | 20 toneladas |
| VA. | » » » | 45 » |
| VB. | » » » | 40 » |
| VK. | » » fructas e verduras | 12 e 20 » |
| VM. | » » mercadorias | 40 » |
| VS. | Serviço de soccorro | — |

**OBSER**

As differenças de um carro nas series M, Q, T, L e V, são motivadas pela não inclusão

geral de vagões

**de 1m,60**

| PESO MORTO — TONELADAS | EXISTENCIA EM REPARAÇÃO E AGUARDANDO REPARAÇÃO | | | | | ALTERAÇÕES NO STOCK | | | | | | DIFFERENÇAS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | NOVOS | | | BAIXAS | | | |
| | 31 de dezembro de 1926 | 31 de dezembro de 1927 | Officinas da estrada | Industria particular | Total | Adquiridos | Construidos | Transformados | Sem effeito | Do serviço | De serie | |
| 18,5 | 6 | 6 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| 15 | 12 | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 12,5 | 6 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 18,5 a 21 | 72 | 69 | 5 | 11 | 16 | — | — | — | — | — | 3 | — 3 |
| 17 | — | 5 | 2 | — | 2 | — | — | 5 | — | — | — | + 5 |
| 17 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 5 | — 6 |
| 14 | 555 | 535 | 63 | 31 | 94 | — | — | — | 1 | 17 | 4 | — 20 |
| 14 | 18 | 18 | 2 | 1 | 3 | — | — | — | — | — | — | — |
| 8 | — | 11 | — | — | — | — | — | 11 | — | — | — | + 11 |
| 8 | 7 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | — 7 |
| 15 | 81 | 72 | 26 | 1 | 27 | — | — | — | — | — | 9 | — 9 |
| 14,5 | 23 | 13 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | 10 | — 10 |
| 6 | 2 | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 18 | 20 | 20 | 2 | 2 | 4 | — | — | — | — | — | — | — |
| 5 | 13 | 36 | 7 | — | 7 | — | 2 | 21 | — | 1 | — | + 22 |
| 19 | 34 | 34 | 6 | 9 | 15 | — | — | — | — | — | — | — |
| 18 e 19 | 449 | 449 | 76 | 10 | 86 | — | — | — | — | — | — | — |
| 19 | 29 | 29 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| 20 | — | 150 | — | — | — | 150 | — | — | — | — | — | + 150 |
| 15 a 18 | 719 | 717 | 81 | 34 | 115 | — | — | — | 1 | 2 | 1 | — 2 |
| — | — | 2 | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | + 2 |
| 12,5 | 180 | 179 | 20 | 20 | 40 | — | — | — | — | 1 | — | — 1 |
| 12,5 | 223 | 223 | 24 | 12 | 36 | — | — | — | — | — | — | — |
| 5 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 4 | 3 | — 6 |
| 4,6 e 7,5 | 196 | 172 | 38 | 8 | 46 | — | — | — | — | 3 | 22 | — 25 |
| 8,5 | 68 | 67 | 26 | 8 | 34 | — | — | — | 1 | — | 3 | — 2 |
| 6 | 73 | 40 | 6 | — | 6 | — | — | — | — | 16 | 17 | — 33 |
| — | — | 8 | — | — | — | — | — | 8 | — | — | — | + 8 |
| 12,5 | 489 | 472 | 65 | 34 | 99 | — | — | — | — | 7 | 11 | — 18 |
| 12,5 | 8 | 8 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| 12,5 | 11 | 11 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | 11 | — | — | — | — | — | 11 | — | — | — | + 11 |
| 12,5 | 724 | 682 | 49 | 8 | 57 | — | — | 3 | 4 | 2 | 48 | — 43 |
| 17,5 a 19 | 578 | 676 | 40 | 19 | 59 | 97 | — | — | 1 | — | — | + 98 |
| 16 | 199 | 199 | 29 | 19 | 48 | — | — | — | — | 1 | 1 | — 2 |
| 12,5 a 21 | — | 41 | — | — | — | — | — | 41 | — | — | — | + 41 |
| 18,3 | 291 | 285 | 31 | 26 | 57 | — | — | — | — | 6 | — | — 6 |
| — | — | 26 | — | — | — | — | — | 26 | — | — | — | + 26 |
| | 5.098 | 5.286 | 602 | 253 | 855 | 247 | 2 | 128 | 10 | 61 | 174 | + 181 |

**VAÇÕES**

de uma duplicata em cada serie, bem como a de dois carros na serie VB.

*b)* **Bitola**

| SERIES | DESIGNAÇÃO E TRANSPORTE A QUE SE DESTINAM | LOTAÇÃO |
|---|---|---|
| DL. | Dormitorio — Pessoal do lastro. . . . . | 17 leitos . . . . . |
| FV. | Transporte de leite. . . . . | 20 toneladas . . . . . |
| G. . | » » animaes . . . . . | 6 animaes . . . . . |
| GH. | » » » . . . . . | 6 » . . . . . |
| H. . | » » gado vaccum em pé . . . . . | 10, 12 e 20 toneladas . . . . . |
| HJ. | » » » lanigero. . . . . | 10 » . . . . . |
| L. . | » » inflammaveis . . . . . | 10 » . . . . . |
| N. . | » » minerio. . . . . | 40 » . . . . . |
| NA. | » » » . . . . . | 22 e 25 - . . . . . |
| NB. | » » » . . . . . | 22 » . . . . . |
| NC. | » » » . . . . . | 25 » . . . . . |
| NL. | » » » . . . . . | 25 » . . . . . |
| NM. | » » » . . . . . | 22 » . . . . . |
| O. . | » » » . . . . . | 8 » . . . . . |
| OO. | » » carvão . . . . . | 25 » . . . . . |
| OT. | » » » . . . . . | 10, 12 e 22 » . . . . . |
| Q. . | » » mercadorias . . . . . | 5 » . . . . . |
| QM. | » » » . . . . . | 5 » . . . . . |
| T. . | » » madeiras e trilhos . . . . . | 10, 12 e 22 » . . . . . |
| TA. | » » » » » . . . . . | 20 » . . . . . |
| TG. | » » gaz . . . . . | 9 » . . . . . |
| TQ. | » » gazolina . . . . . | — |
| TS. | Serviço de soccorro . . . . . | — |
| V. . | Transporte de mercadorias . . . . . | 10, 12 e 22 toneladas . . . . . |
| VA. | » » » . . . . . | 20 » . . . . . |
| VB. | » » » . . . . . | 20 » . . . . . |
| VM. | » » » . . . . . | 22 » . . . . . |
| VS. | Serviço de soccorro . . . . . | — |

**de 1m,00**

| PESO MORTO — TONELADAS | EXISTENCIA | | EM REPARAÇÃO E AGUARDANDO REPARAÇÃO | | | ALTERAÇÕES NO STOCK | | | | | | DIFFERENÇAS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | NOVOS | | | BAIXAS | | | |
| | 31 de dezembro de 1926 | 31 de dezembro de 1927 | Nas officinas da estrada | Industria particular | Total | Adquiridos | Construidos | Transformados | Sem effeito | Do serviço | De serie | |
| 12 | 5 | 5 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| 10 | 7 | 7 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 12 | — | 3 | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | + 1 |
| 12 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — 3 |
| 8 a 12 | 140 | 141 | 10 | — | 10 | — | — | 1 | — | — | — | + 1 |
| 8 | 7 | 7 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 9 | 5 | 5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 17 | 9 | 9 | 5 | — | 5 | — | — | — | — | — | — | — |
| 10 a 13,5 | 149 | 249 | 8 | — | 8 | 100 | — | — | — | — | — | + 100 |
| 9 | 50 | 50 | 3 | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — |
| 12 | — | 50 | — | — | — | 50 | — | — | — | — | — | + 50 |
| 14,4 | 32 | 32 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| 9 | 230 | 230 | 12 | — | 12 | — | — | — | 1 | — | 1 | — |
| 4,4 | 6 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 9 | 9 | 9 | 3 | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — |
| 7,8 e 10 | 264 | 257 | 40 | — | 40 | — | — | — | 1 | 8 | — | — 7 |
| 5 | 5 | 5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 5 | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 6,8 e 9 | 271 | 320 | 27 | — | 27 | 50 | 3 | 2 | — | 4 | 2 | + 49 |
| 9 | 11 | 10 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — 1 |
| 7 | 8 | 8 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | 4 | — | — | — | — | — | 4 | — | — | — | + 4 |
| 9 a 11 | 374 | 349 | 37 | — | 37 | — | — | — | 2 | 10 | 17 | — 25 |
| 12 | 100 | 100 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 12 | 50 | 51 | 2 | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — |
| 11 | 159 | 156 | 23 | — | 23 | — | — | — | 2 | 2 | 3 | — 3 |
| — | — | 19 | — | — | — | — | — | 19 | — | — | — | + 19 |
| | 1.896 | 2.084 | 172 | — | 172 | 200 | 3 | 29 | 6 | 24 | 24 | + 188 |

## SERVIÇO DE TRACÇÃO

### Percursos de locomotivas nos diversos trechos em que se divide a Estrada

### Bitola de 1m,60

| DESIGNAÇÃO | EM SERVIÇO DE | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Trafego | Manobras | Lastros | Totaes de kilometros |
| Suburbios | 1.179.116 | — | — | 1.179.116 |
| 1ª. D. Pedro II a Belém | 2.854.593 | 774.450 | 154.698 | 3.783.741 |
| 2ª. Belém a Barra | 959.478 | 244.539 | 83.283 | 1.287.300 |
| 3ª. Barra a Entre Rios | 779.981 | 107.566 | 31.315 | 918.862 |
| 4ª. Entre Rios a Palmyra | 1.272.965 | 220.660 | 73.406 | 1.567.031 |
| 5ª. Palmyra a Lafayette | 1.283.868 | 124.300 | 92.566 | 1.500 734 |
| 6ª. Lafayette a Burnier | 82.282 | — | 24.027 | 106.309 |
| S. Paulo | 4.418.651 | 437.118 | 237.664 | 5.093.433 |
| Suburbios | 306.741 | — | — | 306.741 |
| Santa Cruz | 741.262 | 69.120 | 17.280 | 827.662 |
| Mangaratiba | 191.707 | — | 13.884 | 205.591 |
| Paracamby | 69.403 | — | — | 69.403 |
| Bello Horizonte | 669.613 | — | 57.383 | 726.996 |
| Lima Duarte | 75.170 | — | 2.349 | 77.519 |
| Totaes | 14.884.830 | 1.977.753 | 787.855 | 17.650.438 |

### Percursos de locomotivas nos diversos trechos em que se divide a Estrada

### Bitola de 1m,00

| DESIGNAÇÃO | EM SERVIÇOS DE | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Trafego | Manobras | Lastros | Totaes de kilometros |
| **Lafayette e Sete Lagôas:** | | | | |
| Lafayette a Sete Lagôas | 1.177.263 | 97.960 | 123.040 | 1.398.263 |
| Sete Lagôas a Curralinho | 654.430 | 63.360 | 9.382 | 727.172 |
| Ramal de Ouro Preto | 265.770 | 34.600 | 101.053 | 401.423 |
| » » Bello Horizonte | 133.851 | 69.920 | 12.677 | 216.448 |
| » » Santa Barbara | 134.427 | 29.744 | 14.671 | 178.842 |
| » » Montes Claros | — | — | — | — |
| Totaes | 2.365.741 | 295.584 | 260.823 | 2.922.148 |
| **Linha Auxiliar:** | | | | |
| Suburbios | 764.186 | — | — | 764.186 |
| Alfredo Maia a Belém | 187.673 | 90.654 | 93.744 | 372.071 |
| Belém a Governador Portella | 410.302 | 188.252 | 81.701 | 680 255 |
| Ramal de Porto Novo | 59.919 | — | 33.863 | 93.782 |
| » » Portella | 116.563 | — | 15 936 | 132.499 |
| Totaes | 1.538.643 | 278.906 | 225.244 | 2.042.793 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Rêde Fluminense:** | | | | |
| Suburbios a carvão . . . . . | 11.446 | — | — | 11.446 |
| » » gazolina . . . . . | 56.622 | — | — | 56.622 |
| Ramal de Rio das Flores . . . . . | 144.220 | — | 26.989 | 171.209 |
| » » Valença . . . . . | 84.235 | 52.686 | 9.017 | 145.938 |
| » » Portella . . . . . | — | — | — | — |
| » » Rio Preto . . . . . | 131 220 | — | 20.378 | 151.598 |
| Totaes . . . . . | 427.743 | 52.686 | 56.384 | 536.813 |
| **Corintho:** | | | | |
| Ramal de Diamantina . . . . . | 158.950 | — | 53.640 | 212.590 |
| » » Pirapóra. . . . . | 2.3.312 | — | 40.911 | 314.223 |
| » » Montes Claros . . . . . | 335.659 | 57.352 | 221.365 | 614.376 |
| Totaes . . . . . | 767.921 | 57.352 | 315.916 | 1.141.189 |
| **Piranga:** | | | | |
| Totaes . . . . . | 35.945 | 186 | 21.360 | 77.491 |
| **Piquete:** | | | | |
| Totaes . . . . . | 55.364 | — | 430 | 56.794 |

## Percursos de locomotivas em serviço de trafego, manobras e lastros comparado com o do anno anterior

| DESIGNAÇÃO | NAS LINHAS DA BITOLA DE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1m,60 | | Differença relativa a | 1m,00 | | Differença relativa a |
| | 1926 | 1927 | 1927 | 1926 | 1927 | 1927 |
| Trafego . . . . | 14.169.084 | 14.884.830 | + 715.746 | 4.808.065 | 5.212.357 | + 404.292 |
| Manobras. . . . | 1.890.618 | 1.977.753 | + 87.135 | 544.909 | 684.714 | + 139.805 |
| Lastros . . . . | 705.892 | 787.855 | + 81.963 | 815.332 | 880.157 | + 64.825 |
| Totaes . . . | 16.765.594 | 17.650.438 | + 884.844 | 6.168.306 | 6.777.228 | + 608.922 |

OBSERVAÇÕES — Bitola de 1m,00 incluindo 56.622 kiloms. dos automotrizes a serviço de suburbios da Rêde.

Quantidade, percurso total e médio, annual, das locomotivas que estiveram ao serviço do trafego, manobras e lastros, durante o anno de 1927

**Bitola de 1m,60**

| Percurso em kilometros | Quantidade de locomotivas | Percurso kilometrico |
|---|---|---|
| 100 á 10.000 | 8 | 47.052 |
| 10.001 » 20.000 | 22 | 363.755 |
| 20.001 » 30.000 | 74 | 1.902.578 |
| 30.001 » 40.000 | 92 | 3.175.495 |
| 40.001 » 50.000 | 93 | 4.183.925 |
| 50.001 » 60 000 | 91 | 4.952.847 |
| 60.001 » 70.000 | 44 | 2.811.785 |
| 70.001 » 80.000 | 3 | 213.000 |
| Totaes | 427 | 17.650.438 |

Percurso médio annual e diario em kilometros, comparado com o anno anterior.

| | 1926 | 1927 | Differença relativa a 1927 |
|---|---|---|---|
| Annual | 41.601 | 41.335 | — 266 |
| Diario | 113 | 114 | + 1 |

Excluidas as 196 locomotivas que fizeram percurso inferior a 40.000, tem-se que, das 196 restantes, foi de 62.048 kilometros o percurso médio.

A locomotiva que maior percurso fez, foi a de n. 218, typo «American» que percorreu 70.962 kilometros, pertencente ao 1° Deposito.

Linha do Centro, Ramaes, Auxiliar, Rêde Fluminense, Ramaes Corintho, Piranga e Piquete.

**Bitola de 1m,00**

| Percurso em kilometros | Quantidade de locomotivas | Percurso kilometrico |
|---|---|---|
| 100 á 10.000 | 13 | 99.268 |
| 10.001 » 20.000 | 33 | 519.052 |
| 20.001 » 30 000 | 58 | 1.509.271 |
| 30 001 » 40.000 | 54 | 1.916.295 |
| 40.001 » 50.000 | 42 | 1.885.102 |
| 50.001 » 60.000 | 13 | 779.985 |
| 60.001 » 70.000 | — | — |
| 70.001 » 80.000 | 1 | 73.633 |
| | 214 | 6.720.606 |
| Auto n. 1 e 2 — a gazolina | — | 56.622 |
| Total geral | = | 6.777.228 |

Percurso médio annual e diario em kilometros, comparado com o anno anterior.

| | 1926 | 1927 | Differença relativa a 1927 |
|---|---|---|---|
| Annual . . . . . | 30.385 | 31.304 | + 919 |
| Diario. . . . . | 83 | 86 | + 3 |

Excluidas as 104 locomotivas que fizeram o percurso inferior a 30.000 kilometros, tem-se que, das 110 restantes, foi de 41.754 kilometros o percurso médio.

Destaca-se do grupo das locomotivas, que fizeram o percurso superior a 50.001 kilometros, a de numero 54, typo «American», que percorreu 58.376 kilometros. A locomotiva 33, com 73.633 kilometros do percurso, deixa de ser destacada visto o percurso feito ter sido em serviço de lastros e manobras.

A locomotiva 54 pertence ao deposito de Alfredo Maia.

**Consumo de carvão Nacional, estrangeiro, pulverizado e oleo combustivel em grammas por locomotiva-kilometro, nas diversas secções da Estrada, pelas differentes categorias de trens,**

**Bitola de 1m,60**

| DESIGNAÇÃO DOS SERVIÇOS DOS TRENS | LINHA DO CENTRO — SECÇÃO DE TRAFEGO | | | | | | RAMAES | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | D. Pedro II a Belem | Belém a Barra | Barra a E. Rios | E. Rios a Palmyra | Palmyra a Lafayette | Lafayette a Burnier | SANTA CRUZ | ITACURUSSÁ | PARACAMBY | S. PAULO | BELLO HORIZONTE | LIMA DUARTE | OURO PRETO | EM TODAS AS SECÇÕES E RAMAES |
| Carvão de pedra: | | | | | | | | | | | | | | |
| Suburbios | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 28,795 | — | — | — | — |
| Viajantes | 21,273 | — | 17,507 | 17,551 | 18,678 | 12,608 | 22,107 | 22,037 | 21,944 | 14,922 | 12,575 | 17,316 | — | — |
| Mixtos | 33,635 | 35,586 | 24,446 | 24,597 | 27,647 | 15,111 | 33,301 | 34,589 | 34,461 | 27,023 | 14,877 | 24,236 | — | — |
| Cargas | 39,187 | 56,236 | 33,850 | 32,942 | 27,712 | 19,287 | 39,596 | 38,072 | 39,996 | 30,496 | 18,264 | 34,561 | — | — |
| Lastros | 13,396 | 15,668 | 14,967 | 15,134 | 14,858 | 16,227 | 12,819 | 12,831 | — | 10,632 | 15,919 | 13,883 | — | — |
| Manobras | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 15,382 |
| Carvão pulverizado: | | | | | | | | | | | | | | |
| Suburbios | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Viajantes | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 400,867 | — | — | — | — |
| Mixtos | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Cargas | — | 52,000 | — | — | — | — | — | — | — | 54,142 | — | — | — | — |
| Lastros | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Manobras | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Oleo combustivel: | | | | | | | | | | | | | | |
| Suburbios | 20,450 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Viajantes | 17,512 | — | — | — | — | — | 17,534 | 17,712 | 17,467 | — | — | — | — | — |
| Mixtos | 27,449 | — | — | — | — | — | — | 12,911 | — | — | — | — | — | — |
| Cargas | 27,893 | — | — | — | — | — | 27,987 | — | — | — | — | — | — | — |
| Lastros | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Manobras | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 27,762 |

NOTA — Houve consumo de lenha geralmente empregada em mistura com o carvão e convertida á razão de 8,m3 para 1.000 kilos.

Consumo de carvão extrangeiro, nacional e gazolina em grammas, por locomotiva e automotrizes kilometro, nas diversas secções da Estrada, pelas differentes categorias de trens

**Bitola de 1m,00**

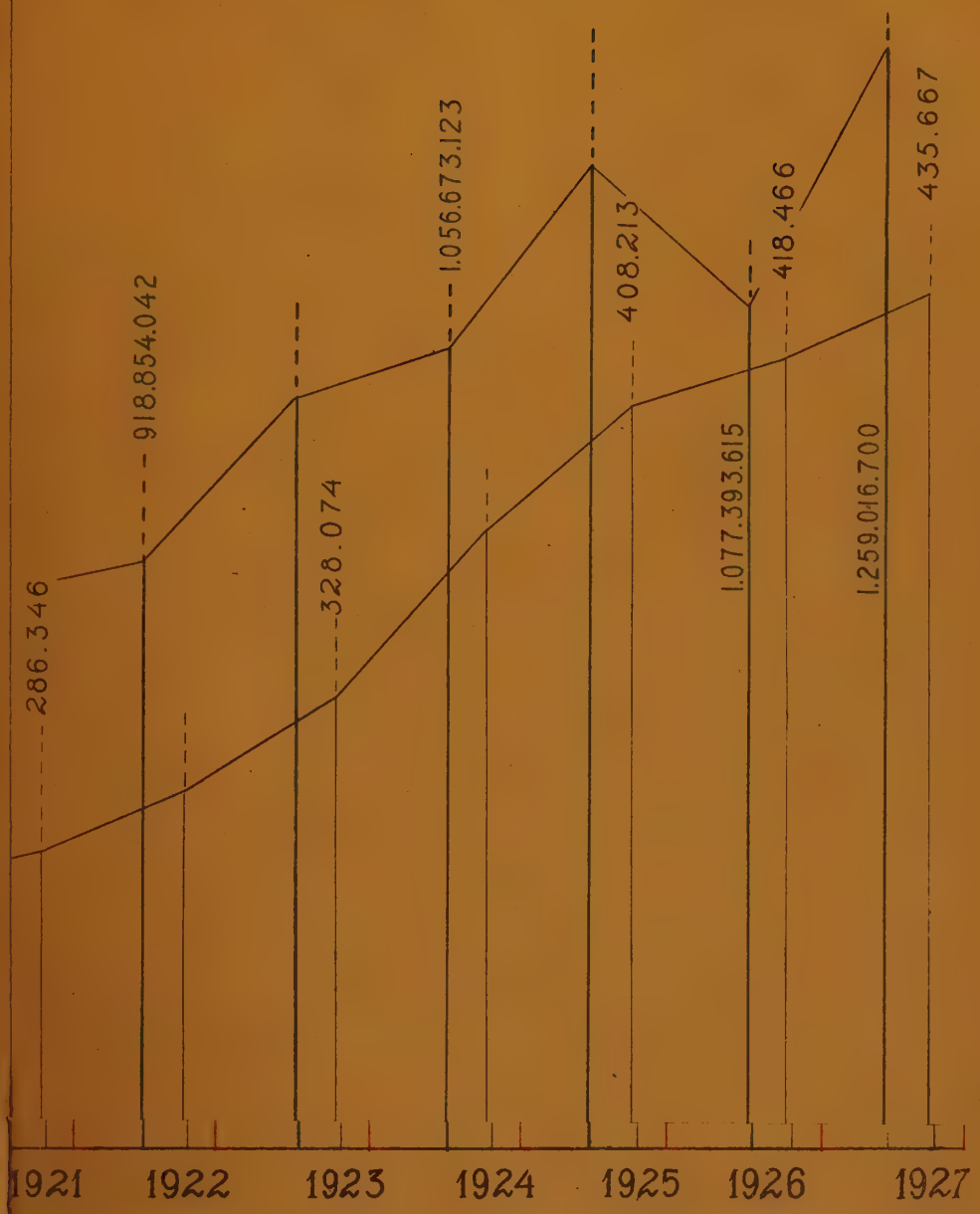
| DESIGNAÇÃO DOS SERVIÇOS DOS TRENS | LINHA DO CENTRO — SECÇÃO TRAFEGO | | RAMAES | | | | | LINHA AUXILIAR — SECÇÃO TRAFEGO | | LINHA AUXILIAR — RAMAES | | | REDE FLUMINENSE | | | | CORINTHO — RAMAES | | | | RAMAES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Lafayette S. Lagôas | S. Lagôas Curralº | OURO PRETO | BELLO HORIZONTE | SANTA BARBARA | MONTES CLAROS | NO CENTRO E RAMAES — Médias | Alfredo Maia a Belém | Belém a Governador Portela | Porto Novo | Portella | Manobras — (médias) | RAMAL DE RIO PRETO | RAMAL DE RIO DAS FLORES | RAMAL DE VASSOURAS E VALENÇA | MANOBRAS — (médias) | Diamantina | Pirapora | Montes Claros | Manobras Corintho | PIQUETE | PIRANGA |
| CARVÃO: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Suburbios | — | — | — | — | — | — | — | 14,341 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Viajantes | 12,955 | 11,518 | 14,032 | 19,042 | 9,343 | — | — | 18,002 | 14,612 | 14,670 | 14,558 | — | 12,730 | 12,653 | 12,737 | — | 8,184 | 7,987 | 7,989 | — | 11,363 | 10,546 |
| Mixtos | 16,000 | 14,669 | 17,309 | 16,910 | 17,319 | — | — | 27,683 | 23,875 | 24,070 | 24,071 | — | 13,682 | 13,679 | 13,673 | — | 10,939 | 11,149 | 11,447 | — | 11,063 | 13,722 |
| Cargas | 15,283 | 14,810 | 15,841 | 15,719 | 15,879 | — | — | 26,784 | 22,729 | 22,925 | 22,898 | — | 16,057 | 16,078 | 15,929 | — | 11,165 | 10,932 | 11,309 | — | 8,339 | 10,619 |
| Lastros | 14,369 | 18,262 | 11,353 | 12,168 | 12,161 | — | — | 8,070 | 9,590 | 9,785 | 11,211 | — | 10,967 | 10,996 | 11,090 | — | 6,339 | 6,398 | 6,138 | — | 6,627 | 16,136 |
| Manobras | — | — | — | — | — | — | 12,911 | — | — | — | — | 8,601 | — | — | — | 6,255 | — | — | — | 11,473 | — | 9,220 |
| GAZOLINA: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Suburbios | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 0,870 | — | — | — | — | — | — | — |

**Consumo de combustiveis totaes e por locomotiva-kilometro, nos ultimos cinco annos, em todos os serviços do trafego, manobras e lastros**

| ANNOS | BITOLA DE 1m,60 | | BITOLA DE 1m,00 | | | | | | | | | | | | | | | | CONSUMO EM TODA A ESTRADA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TOTAES | POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO | LINHA DO CENTRO E RAMAES | | LINHA AUXILIAR | | RÊDE FLUMINENSE | | CORINTHO | | PIQUETE | | PIRANGA | | BANANAL | | | |
| | | | Totaes | Por locomotiva-kilometro | Totaes | Por locomotiva-kilometro | Totaes | Por locomotiva-kilometro | Totaes | Por locomotiva-kilometro | Totaes | Por locomotiva-kilometro | Totaes | Por locomotiva-kilometro | Totaes | Por locomotiva-kilometro | | |
| **CARVÃO** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1923. . . . . | 315.929.281 | 24,560 | 19.693.406 | 6,976 | 25.257.505 | 16,031 | 6.279.306 | 12,726 | 269.613 | 0,584 | 537.375 | 9,992 | 1.166.090 | 14,999 | 295.170 | 7,130 | 369.427.806 |
| 1924. . . . . | 277.500.331 | 20,877 | 42.000.976 | 14,252 | 24.992.593 | 17,039 | 5.760.993 | 12,152 | 4.062.603 | 7.225 | 617.850 | 10,[illegible]07 | 1.011.000 | 11,305 | 80.080 | 6,060 | 356.026.826 |
| 1925. . . . . | 321.394.567 | 22,872 | 39.385.962 | 14,454 | 26.731.971 | 14,467 | 7.389.715 | 12,731 | 6.019.735 | 7.971 | 551.351 | 13.052 | 1.134.340 | 13,156 | — | — | 402.052.647 |
| 1926. . . . . | 323.749.945 | 22,839 | 39.397.971 | 14,543 | 29.578.370 | 15,884 | 5.710.440 | 12,018 | 5.138.350 | 5,498 | 599.287 | 11,953 | 1.133.665 | 15,572 | — | — | 405.307.998 |
| 1927. . . . . | 343.645.988 | 22,942 | 41.837.221 | 14,317 | 31.872.776 | 15,602 | 5.935.742 | 12,351 | 10.548.310 | 9,243 | 604.050 | 10,635 | 1.085.740 | 14,011 | — | — | 435.529.827 |
| **CARVÃO PULVERIZADO** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1923. . . . . | 35.038.134 | 18,436 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 35.038.134 |
| 1924. . . . . | 12.477.000 | 23,500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 12.477.000 |
| 1925. . . . . | 13.819.276 | 20,884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 13.819.276 |
| 1926. . . . . | 8.981.542 | 25,000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8.981.542 |
| 1927. . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **OLEO COMBUSTIVEL** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1923. . . . . | 35.038.134 | 18,436 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 35.038.134 |
| 1924. . . . . | 38.693.143 | 18,110 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 38.693.143 |
| 1925. . . . . | 40.068.817 | 20,768 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 40.068.817 |
| 1926. . . . . | 43.001.979 | 19,270 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 43.001.979 |
| 1927. . . . . | 50.971.495 | 19,090 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **GAZOLNA** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1923. . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1924. . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1925. . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1926. . . . . | — | — | — | — | — | — | 58.730 | 0,832 | — | — | — | — | — | — | — | — | 58.730 |
| 1927. . . . . | — | — | — | — | — | — | 49.294 | 0,870 | — | — | — | — | — | — | — | — | 49.294 |

NOTA — Não houve consumo de carvão pulverizado e a lenha foi toda convertida a carvão. A gazolina demonstrada acima foi consumida pelos dous automotrizes em serviço de suburbios da Rêde.

# LOCOMOÇÃO

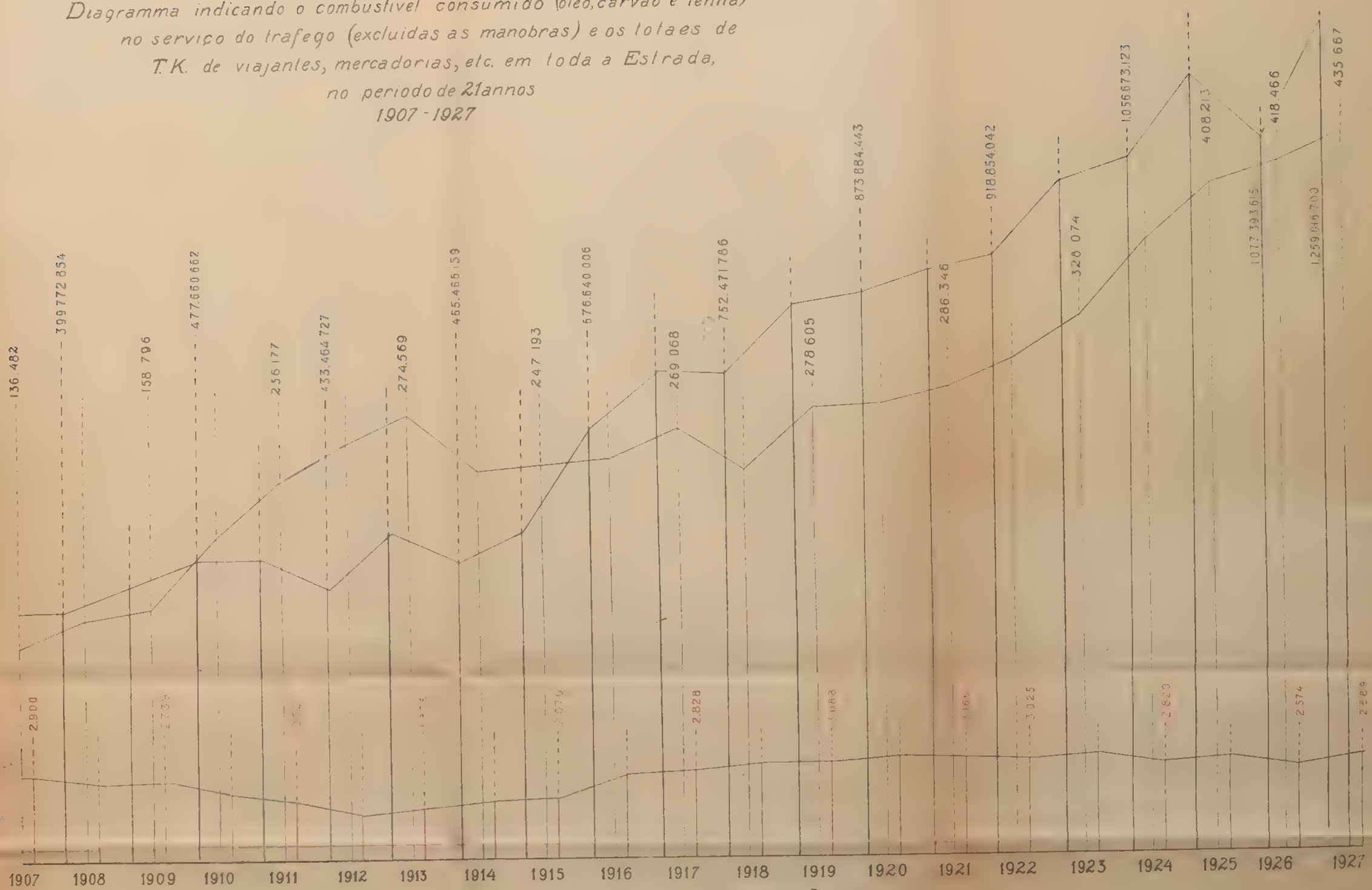



de 500 Kgs. para 1 passageiro
as ordenadas do diagramma
espectivamente.

611.572
418.466 tons.
stivel 4.826

1927 { T.K. em geral 2.310.807.825
Combustivel 435.667
T.K. para 1.el de comb. 5.304

*Diagramma indicando o combustivel consumido (oleo, carvao e lenha) no serviço do trafego (excluidas as manobras) e os totaes de T.K. de viajantes, mercadorias, etc. em toda a Estrada, no periodo de 21 annos 1907 - 1927*




— T.K. em geral (peso util)
— Combustivel (trafego)
— T.K. para 1 T. de combustivel

ESCALA 1 % = 5.000.000
1 ‰ 2 000
1 ‰ 100

Observação

Em 1926 e 1927, adoptando-se os equivalentes de 500 Kgs para 1 passageiro e 4 tons para 1 ton de encommenda, as ordenadas do diagramma ficarão modificadas como se segue, respectivamente

1926
- TK em geral 2.019 611 572
- Combustivel 418 466 tons
- TK para 1 T de combustivel 4826

1927
- TK em geral 2 310 807 825
- Combustivel 435 667
- TK para 1 T de comb.el 5 304

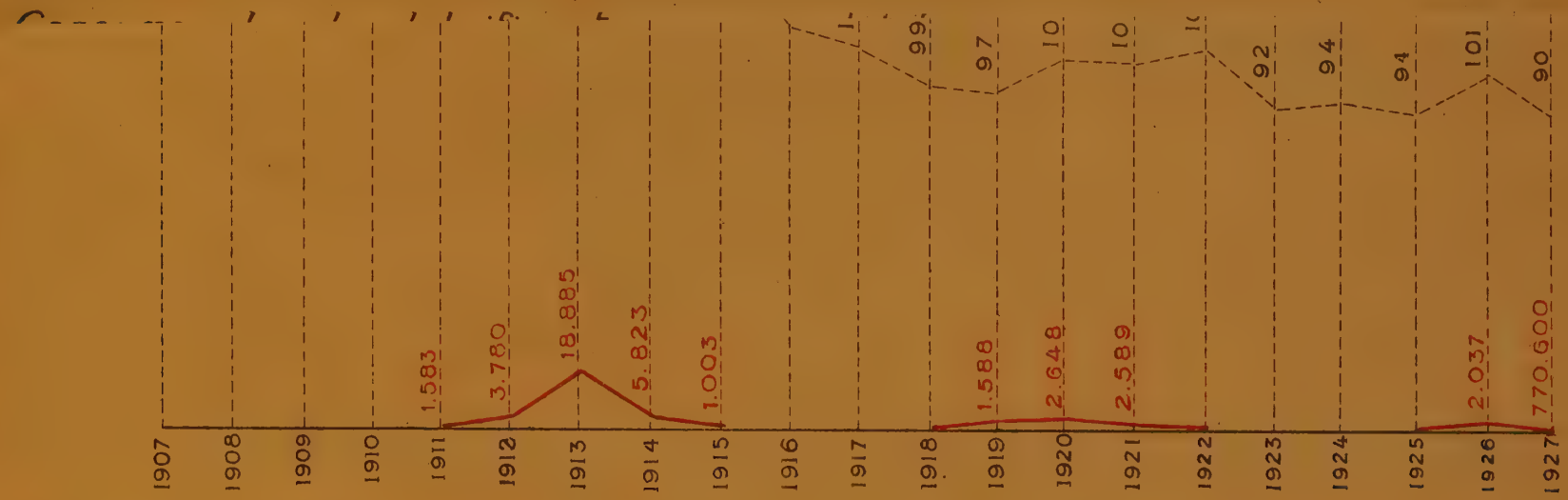
16-11-928
ALFREDO VIANNA

E.F.C.B.



# LOCOMOÇÃO

## Bitolas de 1,m60 e 1,m00




——— Consumo de oleo (total)

------ » » » para 100 tons. K.

——— » » graxa (total).

ESCALAS: 1m/m = { 5000 l. de oleo; 2 m l. » »; 2000 Kg » graxa.

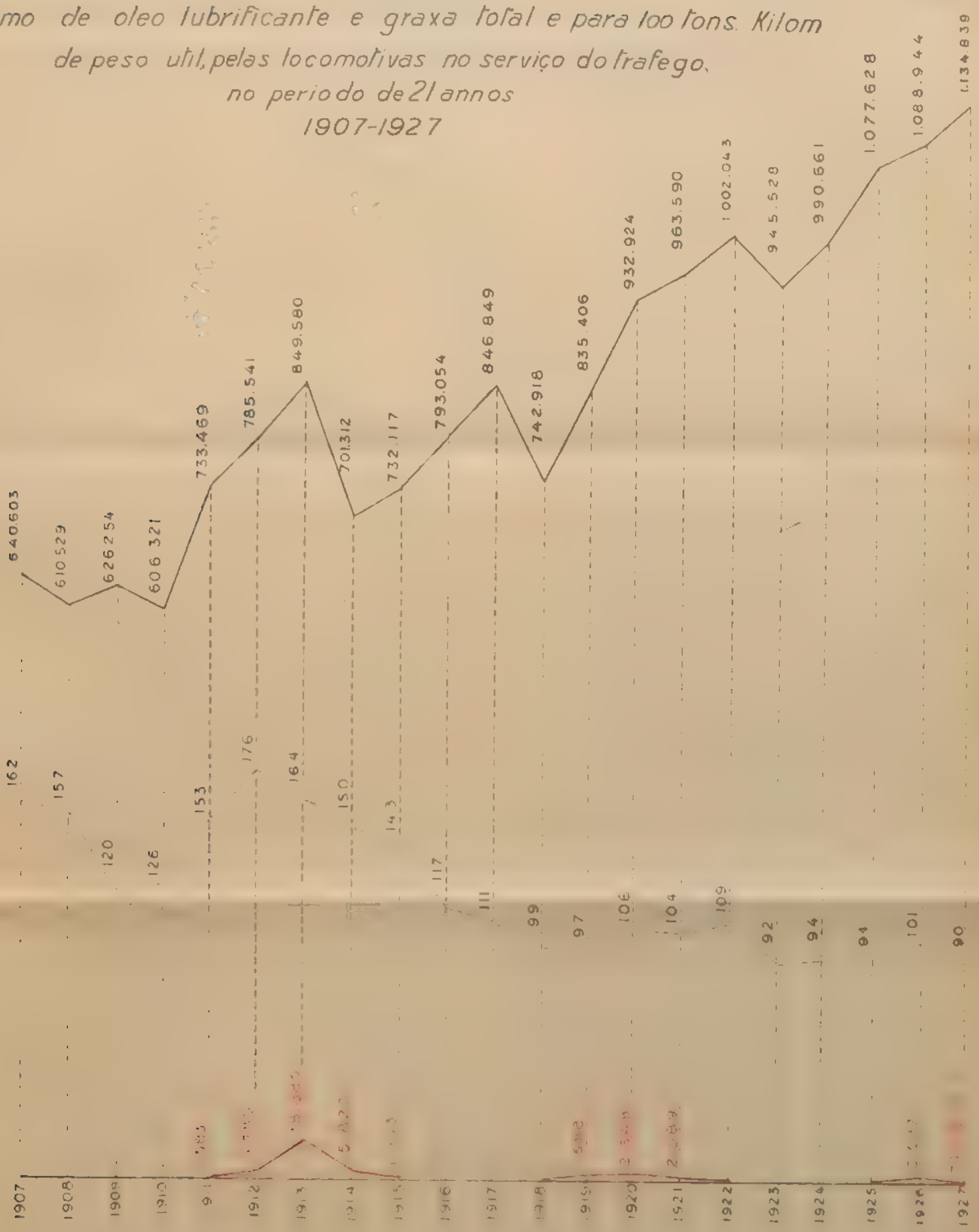
OBS. A graxa não teve consumo nos annos em que deixou de figurar no diagramma.

INTERNACIONAL

# LOCOMOÇÃO

Bitolas de 1,60 e 1,00

Consumo de oleo lubrificante e graxa total e para 100 tons. Kilom de peso util, pelas locomotivas no serviço do trafego, no periodo de 21 annos 1907-1927




OBS A graxa não teve consumo nos annos em que deixou de figurar no diagramma.

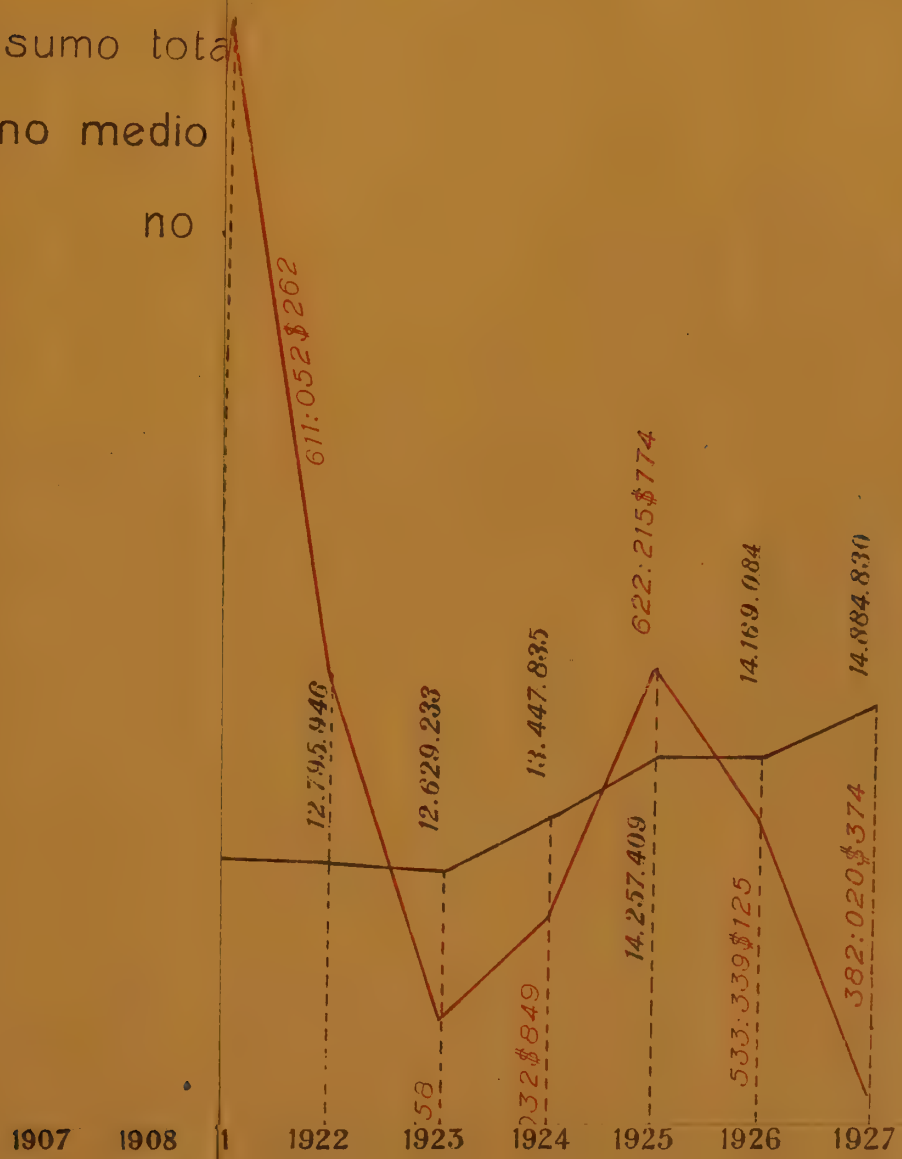
E.F.C.B.

# LOCOMOÇÃO

Consumo tota

Consumo medio

no




) Klms

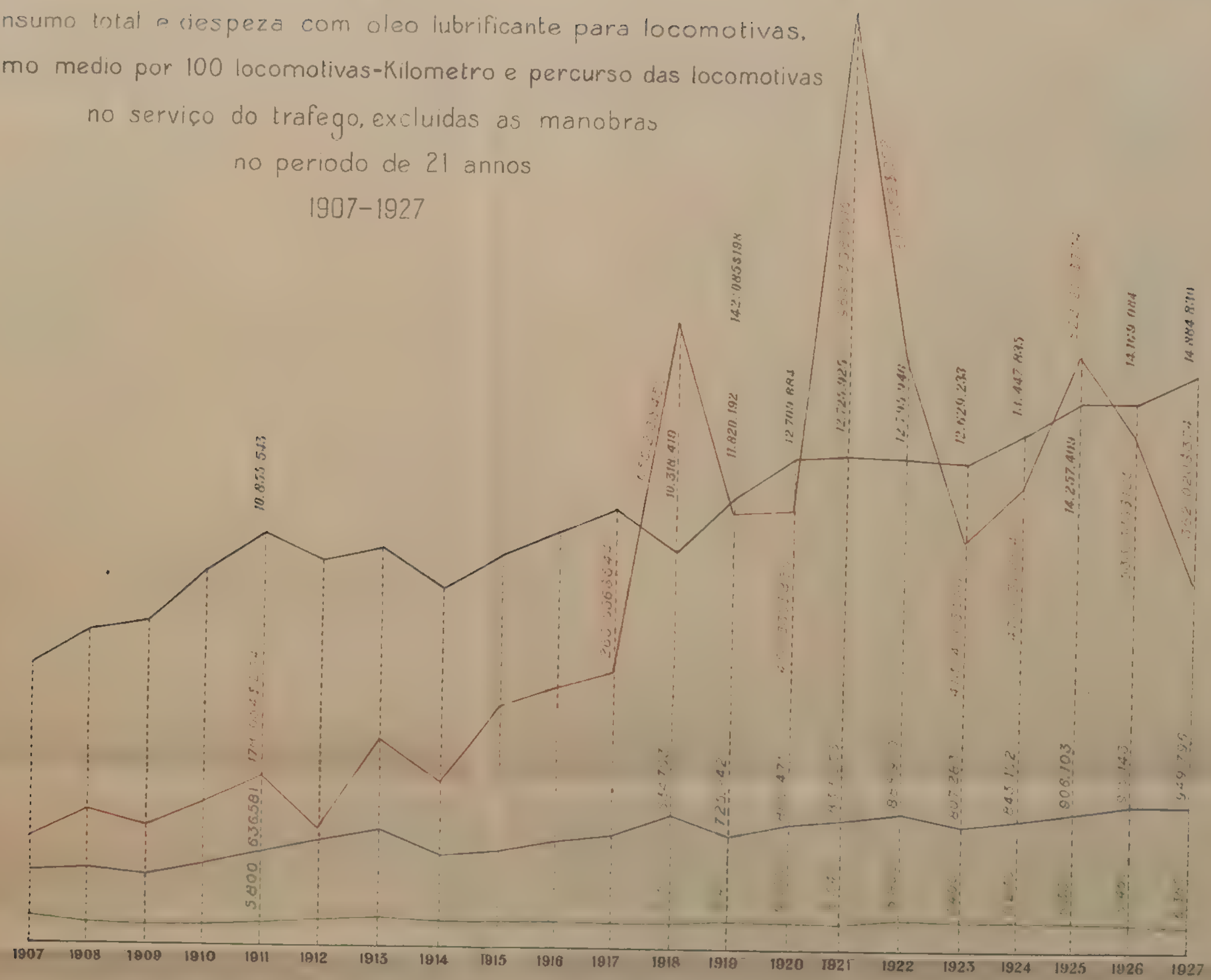
000

Lts

IMP. NACIONAL

Bitola de 1,60

Consumo total e despeza com oleo lubrificante para locomotivas.
Consumo medio por 100 locomotivas-Kilometro e percurso das locomotivas
no serviço do trafego, excluidas as manobras
no periodo de 21 annos
1907–1927




ESCALAS

| | | |
|---|---|---|
| Percurso | ——— | 1m/m = 100.000 Klms |
| Despesa total | ——— | 1m/m = 4:000$000 |
| Consumo total | ——— | 1m/m = 25:000 Lts |
| " Kilometrico | ——— | 1m/m = 1 Lt |

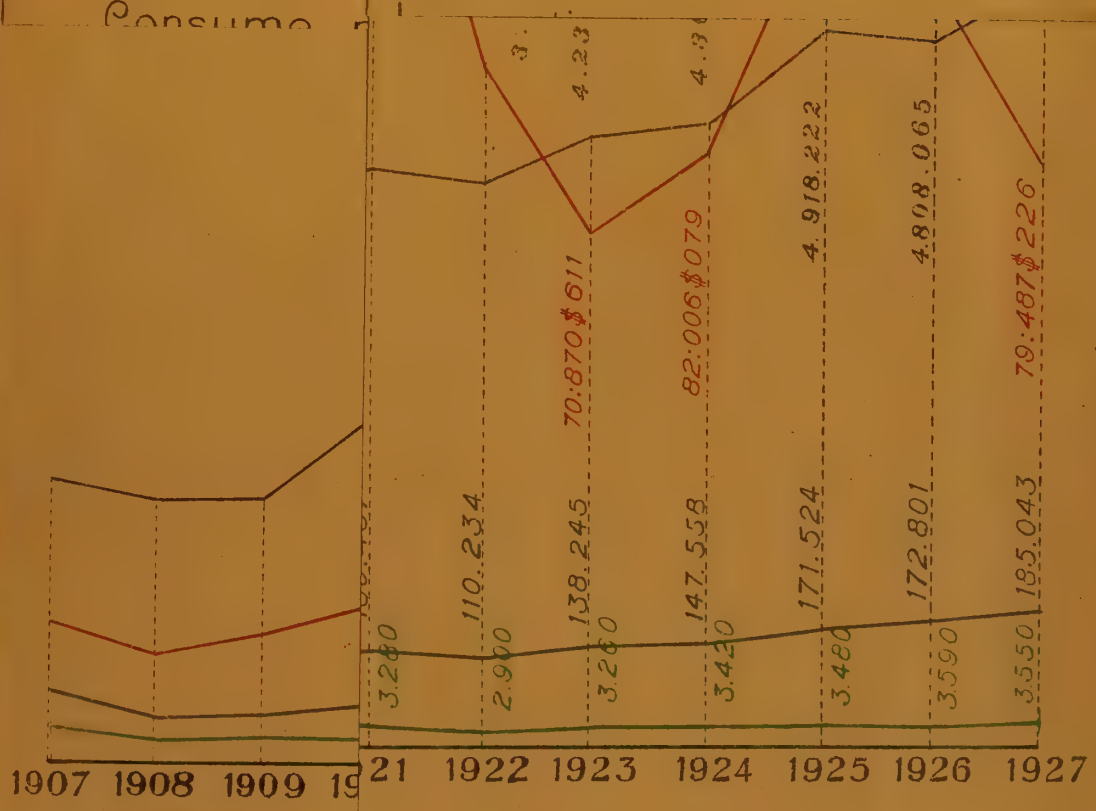
3A

E.F.C.B

# LOCOMOÇÃO

Consumo [illegible]as;

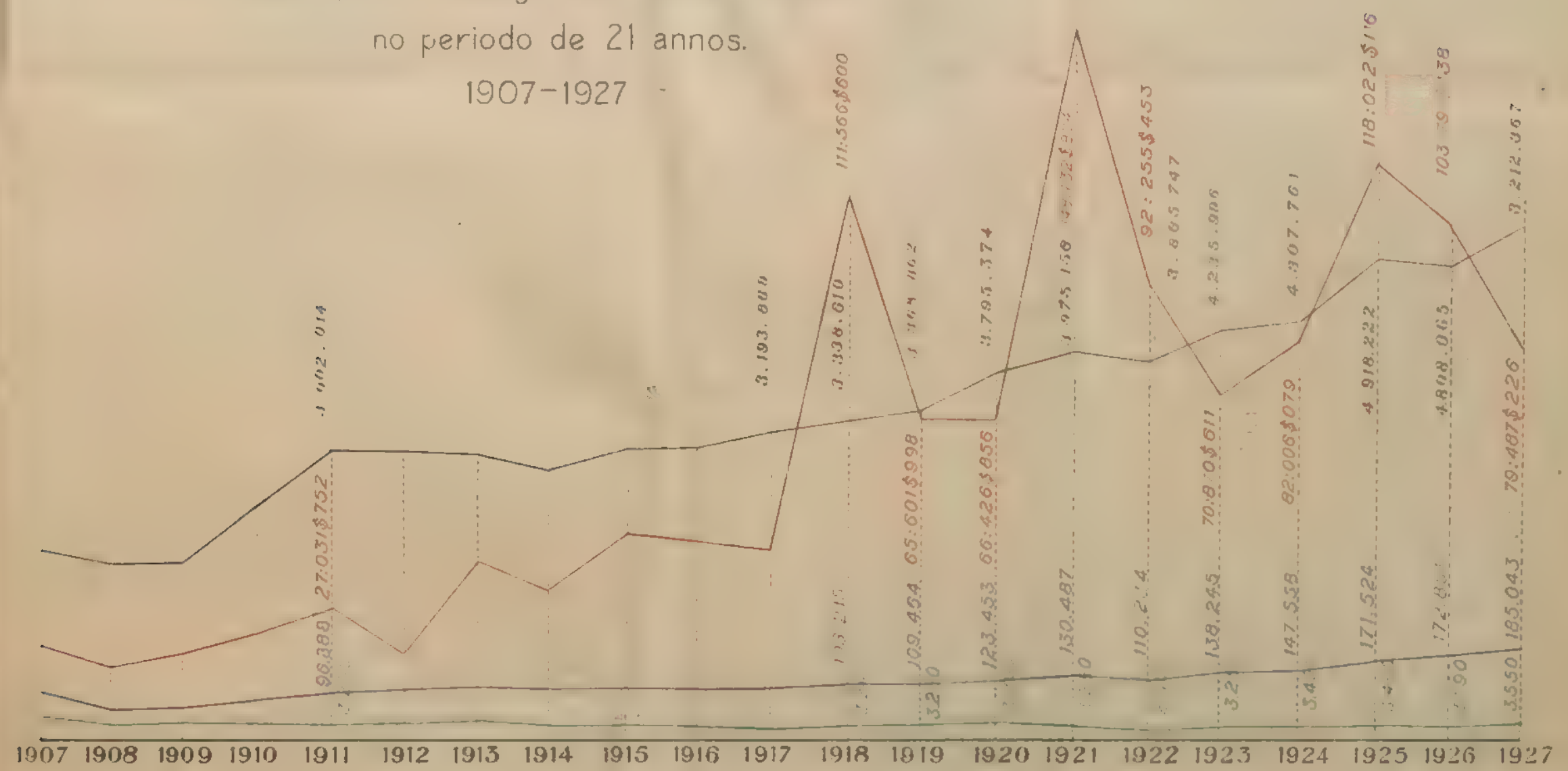
Consumo [illegible]




IMP. LACIOVA

Bitola de 1m,00

Consumo total e despesa com oleo lubrificante para locomotivas;
Consumo medio por 100 locomotivas-Kilometro e percurso das locomotivas
no serviço do trafego excluidas as manobras,
no periodo de 21 annos.
1907-1927




ESCALAS

Percurso ——— 1m/m = 50.000 Klms
Despesa total ——— 1m/m = 1.000$000
Consumo total ——— 1m/m = 10.000 Lts
» Kilometrico ——— 1m/m = 1 Lt

Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis lubrificantes e estopa, durante o anno de 1927

Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de com·

**Bitola**

| | SERVIÇOS | PERCURSOS | | | COMBUSTIVEIS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | A CARVÃO AMERICANO | A CARVÃO PULVERISADO | A OLEO COMBUSTIVEL | CARVÃO AMERICANO | CARVÃO PULVERIZADO | OLEO COMBUSTIVEL |
| | | Em kilometros | | | Kilo | Kilo | Kilo |
| | Suburbios da 1ª Secção | — | — | 1.179.116 | — | — | 24.113.384 |
| | » de S. Paulo | 306.741 | — | — | 8.832.900 | — | — |
| PASSAGEIROS | 1ª 2ª D. Pedro II a Barra | 1.648.675 | — | 918.661 | 35.073.622 | — | 16.087.662 |
| | 3ª Barra a Entre Rios | 380.250 | — | — | 6.657.213 | — | — |
| | 4ª Entre Rios a Palmyra | 398.130 | — | — | 6.987.620 | — | — |
| | 5ª Palmyra a Lafayette | 442.763 | — | — | 8.270.019 | — | — |
| | 6ª Lafayette a Burnier | 42.513 | — | — | 536.039 | — | — |
| | Ramal de Santa Cruz | 148.510 | — | 471.050 | 3.283.248 | — | 8.259.433 |
| | » » Mangaratiba | 125.368 | — | 3.615 | 2.762.842 | — | 64.031 |
| | » » Paracamby | 40.206 | — | 25.087 | 882.312 | — | 438.216 |
| | » » S. Paulo | 2.234.587 | 173 | — | 33.346.700 | 69.350 | — |
| | » » Bello Horizonte | 385.162 | — | — | 4.843.651 | — | — |
| | » » L. Duarte | 673 | — | — | 11 654 | — | — |
| Mixtos | 1ª D. Pedro II a Belém | 137.665 | — | 109 | 4.630.364 | — | 2.992 |
| | 2ª Belém a Barra | 132.400 | — | — | 4.711.636 | — | — |
| | 3ª Barra a Entre Rios | 203.575 | — | — | 4.976.742 | — | — |
| | 4ª Entre Rios a Palmyra | 389.726 | — | — | 9.586.280 | — | — |
| | 5ª Palmyra a Lafayette | 114.016 | — | — | 3.152.160 | — | — |
| | 6ª Lafayette a Burnier | 13.914 | — | — | 210.261 | — | — |
| | Ramal de Santa Cruz | 32.680 | — | — | 1.088.303 | — | — |
| | » » Mangaratiba | 61.882 | — | 318 | 2.140.465 | — | 4.106 |
| | » » S. Paulo | 819.414 | — | — | 22.143.065 | — | — |
| | » » Lima Duarte | 74.383 | — | — | 1.802.805 | — | — |
| | » » Bello Horizonte | 143.700 | — | — | 2.137.949 | — | — |
| | » Paracamby | 795 | — | — | 27.397 | — | — |

bustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1927

de 1m,60

| LUBRIFICANTES | | ESTOPA | CONSUMO KILOMETRICO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| GRAXA | OLEO | | CARVÃO AMERICANO | CARVÃO PULVERIZADO | OLEO COMBUSTIVEL | GRAXA | OLEO | ESTOPA |
| Kilo | Litros | Kilo | Kilo | Kilo | Kilo | Litro | Litro | Kilo |
| — | 73.922 | 7.118 | — | — | 20,450 | — | 0,062 | 0,006 |
| — | 19.279 | 1.646 | 28,795 | — | — | — | 0,062 | 0,005 |
| 33 | 178.419 | 19.350 | 21,273 | — | 17,512 | — | 0,069 | 0,007 |
| — | 24.457 | 1.997 | 17,507 | — | — | — | 0,064 | 0,005 |
| — | 25.472 | 2.079 | 17,551 | — | — | — | 0,063 | 0,005 |
| — | 26.461 | 2.567 | 18,678 | — | — | — | 0,059 | 0,005 |
| — | 1.853 | 184 | 12,608 | — | — | — | 0,043 | 0,004 |
| — | 27.802 | 3.225 | 22,107 | — | 17,534 | — | 0,044 | 0,005 |
| — | 11.909 | 1.365 | 22,037 | — | 17,712 | — | 0,052 | 0,010 |
| — | 4.894 | 538 | 21,944 | — | 17,467 | — | 0,074 | 0,008 |
| 27 | 128.112 | 11.882 | 14,922 | 400,867 | — | — | 0,057 | 0,005 |
| 10 | 16.581 | 1.555 | 12,575 | — | — | — | 0,043 | 0,004 |
| — | 43 | 9 | 17,316 | — | — | — | 0,063 | 0,013 |
| — | 13.017 | 1.506 | 33,635 | — | 27,449 | — | 0,094 | 0,010 |
| 1 | 9.935 | 778 | 35,586 | — | — | — | 0,075 | 0,005 |
| — | 11.784 | 942 | 24,446 | — | — | — | 0,057 | 0,004 |
| — | 22.702 | 1.838 | 24,597 | — | — | — | 0,058 | 0,004 |
| — | 6.913 | 555 | 27,647 | — | — | — | 0,060 | 0,004 |
| 2 | 524 | 47 | 15,111 | — | — | — | 0,037 | 0,003 |
| — | 3.108 | 350 | 33,301 | — | — | — | 0,095 | 0,010 |
| — | 5.970 | 677 | 34,589 | — | 12,911 | — | 0,095 | 0,010 |
| 8 | 53.856 | 4.320 | 27,023 | — | — | — | 0,065 | 0,005 |
| — | 4 306 | 325 | 24,236 | — | — | — | 0,057 | 0,004 |
| 18 | 5.246 | 434 | 14,877 | — | — | — | 0,036 | 0,003 |
| — | 77 | 9 | 34,461 | — | — | — | 0,096 | 0,011 |

Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de com

**Bitola**

| | SERVIÇOS | PERCURSOS | | | COMBUSTIVEIS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | A CARVÃO AMERICANO | A CARVÃO PULVERIZADO | A OLEO COMBUSTIVEL | CARVÃO AMERICANO | CARVÃO PULVERIZADO | OLEO COMBUSTIVEL |
| | | Em kilometros | | | Kilo | Kilo | Kilo |
| Cargas | 1ª D. Pedro II a Belém | 564.573 | — | 12.021 | 22.124.410 | — | 335.303 |
| | 2ª Belém a Barra | 398.805 | 1.162 | — | 22.427.232 | 60.424 | — |
| | 3ª Barra a Entre Rios | 196.156 | — | — | 6.640.063 | — | — |
| | 4ª Entre Rios a Palmyra | 485.109 | — | — | 15.980.935 | — | — |
| | 5ª Palmyra a Lafayette | 727.089 | — | — | 20.149.351 | — | — |
| | 6ª Lafayette a Burnier | 25.855 | — | — | 498.674 | — | — |
| | Ramal de Santa Cruz | 79.696 | — | 9.326 | 3.155.701 | — | 261.013 |
| | » » Paracamby | 3.315 | — | — | 132.588 | — | — |
| | » » Mangaratiba | 524 | — | — | 18.902 | — | — |
| | » » S. Paulo | 1.363.994 | 483 | — | 41.597.260 | 26.151 | — |
| | » » L. Duarte | 114 | — | — | 3.940 | — | — |
| | » » Bello Horizonte | 140.751 | — | — | 2.570.784 | — | — |
| Lastros | 1ª D. Pedro II a Belém | 154.698 | — | — | 2.072.410 | — | — |
| | 2ª Belém a Barra | 83.283 | — | — | 1.304.945 | — | — |
| | 3ª Barra a Entre Rios | 31.315 | — | — | 468 702 | — | — |
| | 4ª Entre Rios a Palmyra | 73.406 | — | — | 1.110.968 | — | — |
| | 5ª Palmyra a Lafayette | 92.566 | — | — | 1.375.358 | — | — |
| | 6ª Lafayette a Burnier | 24.027 | — | — | 389.902 | — | — |
| | Ramal de Santa Cruz | 17.280 | — | — | 221.529 | — | — |
| | » » Mangaratiba | 13.884 | — | — | 178.157 | — | — |
| | » » S. Paulo | 237.664 | — | — | 2.538.962 | — | — |
| | » » L. Duarte | 2.349 | — | — | 32.612 | — | — |
| | » » Bello Horizonte | 57.383 | — | — | 913.535 | — | — |
| | Manobras | 1.927.133 | — | 50.620 | 29.643.819 | — | 1.405.355 |
| | Totaes em 1927 | 14.978.697 | 1.818 | 2.669.923 | 343.645.988 | 155.925 | 50.971.495 |
| | » » 1926 | 14.174.882 | 359.182 | 2.231.530 | 323.749.945 | 8.981.542 | 43.001.979 |
| | Differença para mais | 803.815 | — | 438.393 | 19.996.043 | — | 7.969.516 |
| | » » menos | — | 357.364 | — | — | 8.981.542 | — |

bustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1927

**de 1m,60**

| LUBRIFICANTES | | ESTOPA | CONSUMO KILOMETRICO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| GRAXA | OLEO | | CARVÃO AMERICANO | CARVÃO PULVERIZADO | OLEO COMBUSTIVEL | GRAXA | OLEO | ESTOPA |
| Kilo | Litros | Kilo | Kilo | Kilo | Kilo | Kilo | Litro | Kilo |
| — | 61.984 | 5.964 | 39,187 | — | 27,893 | — | 0,107 | 0,010 |
| 38 | 42.661 | 3.596 | 56,236 | 52,000 | — | — | 0,106 | 0,008 |
| — | 13.128 | 1.054 | 33,850 | — | — | — | 0,066 | 0,005 |
| — | 31.610 | 2.471 | 32,942 | — | — | — | 0,065 | 0,005 |
| — | 41.555 | 3.380 | 27,712 | — | — | — | 0,057 | 0,004 |
| 1 | 1.190 | 105 | 19,287 | — | — | — | 0,046 | 0,004 |
| — | 9.577 | 913 | 39,596 | — | 27,937 | — | 0,107 | 0,010 |
| — | 366 | 35 | 39,995 | — | — | — | 0,110 | 0,010 |
| — | 56 | 6 | 36,072 | — | — | — | 0,106 | 0,011 |
| 19 | 101.594 | 8.180 | 30,496 | 54,142 | — | — | 0,074 | 0,005 |
| — | 7 | 2 | 34,561 | — | — | — | 0,061 | 0,017 |
| 12 | 6.265 | 530 | 18,264 | — | | | | |
| | | | | | — | — | 0,044 | 0.003 |
| — | 9.665 | 1.005 | 13,396 | — | — | — | 0,062 | 0,006 |
| — | 2.354 | 252 | 15,668 | — | — | — | 0,028 | 0,003 |
| — | 1.494 | 155 | 14,967 | — | — | — | 0,047 | 0,004 |
| — | 3.496 | 332 | 15,134 | — | — | — | 0,047 | 0,004 |
| — | 3.100 | 451 | 14,858 | — | — | — | 0,033 | 0,004 |
| 1 | 1.312 | 132 | 16,227 | — | — | — | 0,054 | 0,005 |
| — | 1.069 | 118 | 12,819 | — | — | — | 0,061 | 0,006 |
| — | 858 | 94 | 12,831 | — | — | — | 0,061 | 0,006 |
| 5,5 | 8.348 | 884 | 10,682 | — | — | — | 0,035 | 0,003 |
| — | 115 | 12 | 13,883 | — | — | — | 0,048 | 0,005 |
| 3 | 3.056 | 316 | 15,919 | — | — | — | 0,053 | 0,005 |
| 31 | 121.573 | 11.903 | 15,382 | — | 27,762 | — | 0,061 | 0,006 |
| 269.5 | 1.143.134 | 107.186 | 22,942 | 85,767 | 19,090 | — | 0,064 | 0,006 |
| 1.693 | 1.019.884 | 100.543 | 22,839 | 25,005 | 19,270 | — | 0,060 | 0,005 |
| — | 123.250 | 6.643 | 0,103 | 60,762 | 0,180 | — | 0,004 | 0,001 |
| 1.484 | — | — | — | — | — | — | — | — |

## Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1927

LINHA AUXILIAR E RÊDE FLUMINENSE

**Bitola de 1m,00**

| | SERVIÇOS | PERCURSOS | | COMBUSTIVEIS | | LUBRIFICANTES | | | Estopa — Kilos | CONSUMO KILOMETRICO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | A carvão | A gazolina | Carvão — Kilos | Gazolina — Litros | Graxa — Kilos | Oleos — Litros | Oleo Mobiloil — Litros | | Carvão — Grammas | Gazolina — Litros | Oleos — Litros | Oleo mobiloil — Litros | Estopa — Grammas |
| | Suburbios Linha Auxiliar | 764.186 | — | 10.959.265 | — | — | 26.403 | — | 4.056 | 14,341 | — | 0,034 | — | 0,005 |
| | » Rêde Fluminense | 11.446 | 56.622 | 122.462 | 49.294 | 11 | 822 | 1.000 | 343 | 10,699 | 0,870 | 0,012 | 0,014 | 0,005 |
| Passageiros | 1ª. A. Maia a Belém | 8.882 | — | 159.895 | — | — | 841 | — | 83 | 18,002 | — | 0,094 | — | 0,009 |
| Passageiros | 2ª. Belém a G. Portella | 184.508 | — | 2.696.191 | — | 63 | 7.246 | — | 898 | 14,612 | — | 0,039 | — | 0,004 |
| Passageiros | Ramal de Porto Novo | 3.234 | — | 47.445 | — | 23 | 139 | — | 20 | 14,670 | — | 0,042 | — | 0,006 |
| Passageiros | » » G. Portella | 69.727 | — | 1.015.144 | — | 26 | 2.690 | — | 347 | 14,558 | — | 0,038 | — | 0,004 |
| Passageiros | » » Rio Preto | 63.397 | — | 807.053 | — | — | 1.944 | — | 298 | 12,730 | — | 0,030 | — | 0,004 |
| Passageiros | » » Valença | 22.056 | — | 280.935 | — | — | 679 | — | 113 | 12,737 | — | 0,030 | — | 0,005 |
| Passageiros | » » Rio das Flores | 46.803 | — | 592.217 | — | — | 1.435 | — | 224 | 12,653 | — | 0,030 | — | 0,004 |
| Mixtos | 1ª. A. Maia a Belém | 55.560 | — | 1.538.090 | — | — | 2.923 | — | 340 | 27,683 | — | 0,052 | — | 0,006 |
| Mixtos | 2ª. Belém a G. Portella | 88.846 | — | 2.121.253 | — | 43 | 5.280 | — | 511 | 23,875 | — | 0,059 | — | 0,005 |
| Mixtos | Ramal de Porto Novo | 52.097 | — | 1.253.983 | — | 30 | 3.109 | — | 315 | 24,070 | — | 0,059 | — | 0,006 |
| Mixtos | » » G. Portella | 43.403 | — | 1.044.789 | — | 24 | 2.587 | — | 256 | 24,071 | — | 0,059 | — | 0,005 |
| Mixtos | » » Rio Preto | 60.785 | — | 831.717 | — | — | 1.945 | — | 300 | 13,682 | — | 0,031 | — | 0,004 |
| Mixtos | » » Valença | 39.113 | — | 534.814 | — | — | 1.249 | — | 198 | 13,673 | — | 0,031 | — | 0,005 |
| Mixtos | » » Rio das Flores | 96.424 | — | 1.319.019 | — | — | 3.094 | — | 472 | 13,679 | — | 0,032 | — | 0,004 |
| Cargas | 1ª. A. Maia a Belém | 123.231 | — | 3.300.720 | — | — | 5.285 | — | 781 | 26,784 | — | 0,042 | — | 0,003 |
| Cargas | 2ª. Belém a G. Portella | 136.948 | — | 3.112.801 | — | 92 | 8.496 | — | 778 | 22,729 | — | 0,062 | — | 0,005 |
| Cargas | Ramal de Porto Novo | 4.538 | — | 105.180 | — | 8 | 294 | — | 27 | 22,925 | — | 0,064 | — | 0,005 |
| Cargas | » » G. Portella | 3.433 | — | 78.609 | — | 12 | 240 | — | 20 | 22,893 | — | 0,069 | — | 0,005 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cargas | Ramal de Rio Preto . . . . | 7.038 | — | 113.015 | — | — | 233 | — | 39 | 16,057 | — | 0,033 | — | 0,005 |
| | » » Valença. . . . . | 23.066 | — | 367.419 | — | — | 764 | — | 121 | 15,929 | — | 0,033 | — | 0,005 |
| | » » Rio das Flores. . . | 993 | — | 15.966 | — | — | 33 | — | 6 | 16,078 | — | 0,033 | — | 0,006 |
| Lastros | 1ª. A. Maia a Belém . . . . | 93.744 | — | 756.540 | — | — | 2.797 | — | 399 | 8,070 | — | 0,029 | — | 0,004 |
| | 2ª. Belém a G. Portella. . . | 81.701 | — | 773.537 | — | 15 | 1.940 | — | 322 | 9,590 | — | 0,023 | — | 0,003 |
| | Ramal de Porto Novo. . . . | 33.863 | — | 331.366 | — | 7 | 813 | — | 136 | 9,785 | — | 0,024 | — | 0,004 |
| | » » G. Portella. . . . | 15.936 | — | 178.898 | — | 5 | 402 | — | 66 | 11,211 | — | 0,025 | — | 0,004 |
| | » » Rio Preto . . . . | 20.378 | — | 223.492 | — | — | 625 | — | 94 | 10,967 | — | 0,030 | — | 0,004 |
| | » » Valença. . . . . | 9.017 | — | 100.007 | — | — | 266 | — | 44 | 11,090 | — | 0,029 | — | 0,004 |
| | » » Rio das Flores . . | 26.989 | — | 296.781 | — | — | 797 | — | 135 | 10,996 | — | 0,029 | — | 0,005 |
| Manobras L. Auxiliar . . . . . | | 278.906 | — | 2.399.070 | — | 10 | 5.378 | — | 842 | 8,601 | — | 0,019 | — | 0,003 |
| » Rêde Fluminense . . . | | 52.686 | — | 330.840 | — | — | 1.125 | — | 223 | 6,255 | — | 0,021 | — | 0,004 |
| Totaes em 1927 . . . . . | | 2.522.984 | 56.622 | 37.808.518 | 49.294 | 369 | 91.870 | 1.000 | 12.807 | 14,935 | 0,870 | 0,035 | 0,014 | 0,004 |
| » » 1926 . . . . . | | 2.314.685 | 70.507 | 35.288.810 | 58.730 | 281 | 84.826 | 1.144,5 | 12.341 | 15,245 | 0,832 | 0,036 | 0,016 | 0,005 |
| Differença para mais. . . . . | | 208.299 | — | 2.519.708 | — | 88 | 7.044 | — | 466 | — | 38 | — | — | — |
| » » menos . . . . . | | — | 3.885 | — | 9.436 | — | — | 144,5 | — | 260 | — | 0,001 | 0,002 | 0,001 |

NOTA — Não houve consumo kilometrico de graxa.

## Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis, lubrificantes e estopa durante o anno de 1927

LAFAYETTE A SETE LAGOAS

**Bitola de 1m,00**

| | SERVIÇOS | PERCURSO EM KILOMETROS | COMBUSTIVEIS | | LUBRIFICANTES | | Estopa — Kilo | CONSUMO KILOMETRICO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Carvão — Kilo | Lenha — M 3 | Graxa — Kilo | Oleos — Litro | | Carvão — Gram. | Lenha — M 3 | Graxa — Gram. | Oleos — Litro | Estopa — Gram. |
| | LAFAYETTE A SETE LAGÔAS | | | | | | | | | | | |
| Passageiros | 6ª Secção | 364.388 | 4.720.905 | — | 28 | 13.262 | 1.955 | 12,955 | — | — | 0,036 | 0,005 |
| Passageiros | 7ª Sete lagôas a Curralinho | 262.557 | 3.024.291 | — | 6 | 9.636 | 1.370 | 11,518 | — | — | 0,036 | 0,005 |
| Passageiros | Ramal de Ouro Preto | 55.190 | 774.457 | — | 6 | 2.037 | 268 | 14,032 | — | — | 0,036 | 0,004 |
| Passageiros | » » Santa Barbara | 64.357 | 601.351 | — | 6 | 2.369 | 321 | 9,343 | — | — | 0,036 | 0,004 |
| Passageiros | » » Bello Horizonte | 48.217 | 918.163 | — | 6,5 | 1.771 | 192 | 19,042 | — | — | 0,036 | 0,003 |
| Mixtos | 6ª Secção | 304.661 | 4.874.745 | — | 10 | 10.267 | 1.446 | 16,000 | — | — | 0,033 | 0,004 |
| Mixtos | 7ª Sete lagoas a Curralinho | 137.010 | 2.099.924 | — | — | 5.435 | 776 | 14,669 | — | — | 0,039 | 0,005 |
| Mixtos | Ramal de Ouro Preto | 114.628 | 1.984.126 | — | 10 | 3.166 | 450 | 17,309 | — | — | 0,027 | 0,003 |
| Mixtos | » » Santa Barbara | 60.555 | 1.048.795 | — | 8 | 1.694 | 235 | 17,319 | — | — | 0,027 | 0,003 |
| Mixtos | » » Bello Horizonte | 71.676 | 1.212.101 | — | 4 | 2.148 | 297 | 16,910 | — | — | 0,029 | 0,004 |
| Cargas | 6ª Secção | 508.214 | 7.767.318 | — | 26,5 | 17.207 | 2.410 | 15,283 | — | — | 0,033 | 0,004 |
| Cargas | 7ª Sete lagoas a Curralinho | 254.863 | 3.774.711 | — | — | 9.295 | 1.337 | 14,810 | — | — | 0,036 | 0,005 |
| Cargas | Ramal de Ouro Preto | 95.952 | 1.520.032 | — | 11,5 | 3.043 | 471 | 15,841 | — | — | 0,031 | 0,004 |
| Cargas | » » Santa Barbara | 9.514 | 151.080 | — | 12 | 298 | 37 | 15,879 | — | — | 0,031 | 0,003 |
| Cargas | » » Bello Horizonte | 13.958 | 219.412 | — | 9 | 459 | 61 | 15,719 | — | — | 0,032 | 0,004 |
| Lastros | 6ª Secção | 123.040 | 1.768.024 | — | 4 | 4.497 | 634 | 14,369 | — | — | 0,036 | 0,005 |
| Lastros | 7ª Sete lagoas a Curralinho | 9.382 | 171.340 | — | — | 373 | 84 | 18,262 | — | — | 0,039 | 0,008 |
| Lastros | Ramal de Ouro Preto | 101.053 | 1.147.301 | — | 4 | 3.152 | 494 | 11,353 | — | — | 0,031 | 0,004 |
| Lastros | » » Santa Barbara | 14.671 | 178.421 | — | — | 436 | 73 | 12,161 | — | — | 0,029 | 0,004 |
| Lastros | » » Bello Horizonte | 12.677 | 154.259 | — | 1,5 | 371 | 61 | 12,168 | — | — | 0,029 | 0,004 |
| | Manobras | 265.584 | 3.816.405 | — | 25 | 13.282 | 1.824 | 12,911 | — | — | 0,044 | 0,006 |
| | Totaes em 1927 | 2.922.148 | 41.837.221 | — | 178 | 104193 | 14.796 | 14,317 | — | — | 0,035 | 0,005 |
| | » » 1926 | 2.725.766 | 39.397.971 | — | 116 | 95 136 | 14.341 | 14,453 | — | — | 0,034 | 0,005 |
| | Differença para mais | 196.378 | 2.439.250 | — | 62 | 9.062 | 455 | — | — | — | 0,001 | — |
| | » » menos | — | — | — | — | — | — | 0,136 | — | — | — | — |

Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1927, nos ramaes de Corintho, Piranga e Piquete

**Bitola de 1,m00**

| SERVIÇOS | PERCURSO EM KILOMETROS | COMBUSTIVEIS | LUBRIFICANTES | | ESTOPA | CONSUMO KILOMETRICO | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Carvão americano — Kilo | Graxa — Kilo | Oleos — Litro | Kilo | Carvão — Gram. | Graxa — Gram. | Oleos — Gram. | Estopa — Gram. |
| RAMAL DE CORINTHO | | | | | | | | | |
| Passageiros — Ramal de Diamantina | 4.886 | 39.990 | — | 147 | 26 | 8,184 | — | 0,030 | 0,005 |
| » » Pirapóra | 129.190 | 1.031.886 | — | 3.657 | 494 | 7,987 | — | 0,028 | 0,003 |
| » » Montes Claros | 77.107 | 616.044 | — | 2.188 | 300 | 7,989 | — | 0,032 | 0,003 |
| Mixtos — Ramal de Diamantina | 120.181 | 1.314.726 | — | 3.468 | 465 | 10,939 | — | 0,028 | 0,003 |
| » » Pirapóra | 113.619 | 1.266.745 | — | 3.283 | 438 | 11,149 | — | 0,028 | 0,003 |
| » » Montes Claros | 176.626 | 2.021.909 | — | 5.110 | 675 | 11,447 | — | 0,028 | 0,003 |
| Cargas — Ramal de Diamantina | 33.883 | 378.335 | — | 1.118 | 157 | 11,165 | — | 0,032 | 0,004 |
| » » Pirapóra | 30.503 | 333.478 | — | 992 | 144 | 10,932 | — | 0,032 | 0,004 |
| » » Montes Claros | 81.926 | 926.527 | — | 2.703 | 368 | 11,309 | — | 0,032 | 0,004 |
| Lastros — Ramal de Diamantina | 53.640 | 340.065 | — | 1.273 | 142 | 6,339 | — | 0,023 | 0,002 |
| » » Pirapóra | 40.911 | 261.752 | — | 970 | 110 | 6,398 | — | 0,023 | 0,002 |
| » » Montes Claros | 221.355 | 1.358.808 | — | 5.158 | 576 | 6,138 | — | 0,023 | 0,002 |
| Manobras | 57.352 | 658.045 | — | 1.573 | 173 | 11,473 | — | 0,027 | 0,003 |
| Total em 1927 | 1.141.189 | 10.548.310 | — | 31.640 | 4.068 | 9,243 | — | 0,027 | 0,003 |
| » » 1926 | 934.419 | 5.138.350 | — | 29.967 | 4.350 | 5,498 | — | 0,032 | 0,004 |
| Differença para mais | 206.770 | 5.409.960 | — | 1.673 | — | 3,745 | — | — | — |
| » » menos | — | — | — | — | 282 | — | — | 0,005 | 0,001 |
| RAMAL DE PIRANGA | | | | | | | | | |
| Passageiros | 128 | 1.350 | — | 5 | 0,6 | 10,546 | — | 0,039 | 0,004 |
| Mixtos | 46.810 | 642.350 | — | 1.827 | 216 | 13,722 | — | 0,039 | 0,004 |
| Cargas | 9.007 | 95.650 | — | 357 | 41 | 10,619 | — | 0,039 | 0,004 |
| Lastros | 21.360 | 344.675 | — | 649 | 104 | 16,136 | — | 0,030 | 0,004 |
| Manobras | 186 | 1.715 | — | 7 | 1 | 9,220 | — | 0,037 | 0,005 |
| Total em 1927 | 77.491 | 1.085.740 | — | 2.845 | 362,6 | 14,011 | — | 0,036 | 0,004 |
| » » 1926 | 72.796 | 1.133.635 | — | 2.774 | 346 | 15,572 | — | 0,038 | 0,004 |
| Differença para mais | 4.695 | — | — | 71 | 16,6 | — | — | — | — |
| » » menos | — | 47.895 | — | — | — | 1,531 | — | 0,002 | — |
| RAMAL DE PIQUETE | | | | | | | | | |
| Passageiros | 264 | 3.000 | — | 7 | 0,5 | 11,363 | — | 0,026 | 0,001 |
| Mixtos | 47.850 | 529.400 | — | 1.295 | 181 | 11,063 | — | 0,027 | 0,003 |
| Cargas | 8.250 | 68.800 | — | 209 | 32 | 8,339 | — | 0,025 | 0,003 |
| Lastros | 430 | 2.850 | — | 11 | 1 | 6,627 | — | 0,025 | 0,002 |
| Manobras | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total em 1927 | 56.794 | 604.050 | — | 1.522 | 214,5 | 10,635 | — | 0,026 | 0,003 |
| » » 1926 | 50.133 | 599.287 | — | 1.593 | 206 | 11,953 | — | 0,031 | 0,004 |
| Differença para mais | 6.661 | 4.763 | — | — | 8,5 | — | — | — | — |
| » » menos | — | — | — | 71 | — | 1,318 | — | 0,005 | 0,001 |

Resumo dos serviços do

**Bitola**

| DISCRIMINAÇÃO | CARVÃO ESTRANGEIRO | | CARVÃO NACIONAL | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia |
| **TRACÇÃO** | | | | |
| Suburbios — D. Pedro II | — | — | — | — |
| » Norte | 6.498.800 | 766:534$912 | — | — |
| Passageiros | 101.080.976 | 12.116:928$700 | 20.176.806 | 50:555$849 |
| Mixtos | 41.435.172 | 6.288:581$830 | 5:931 062 | 435:850$749 |
| Cargas | 121.315.036 | 14.685:899$450 | 14.476.652 | 1.084:269$432 |
| Total em 1927 | 270.330.014 | 33 857:944$991 | 40 584.520 | 1.570:676$029 |
| Total em 1926 | 282.961.005 | 19.165:626$244 | 17.365.450 | 1.219:356$570 |
| Differença para mais em 1927 | — | 14.692:318$657 | 23.219.070 | 351:319$459 |
| Differença para menos em 1926 | 12.630 992 | — | — | — |
| **SERVIÇOS DOS DEPOSITOS** | | | | |
| Manobras — Linha do Centro | 2.056.540 | 257:696$654 | 142.360 | 9:891$823 |
| » — Ramal de S. Paulo | — | — | — | — |
| Trens de Soccorros — Linha do Centro | 243.000 | 34:623$896 | 6.160 | 429$422 |
| » » » — Ramal de S. Paulo | 186.400 | 24 916$160 | 1.800 | 124$656 |
| Trens de Lenha — Linha do Centro | 224.000 | 38:132$000 | — | — |
| Outros trens | 834.660 | 121:286$514 | 8 000 | 559$968 |
| Total em 1927 | 3.545.200 | 476:655$524 | 158.320 | 11:003$876 |
| Total em 1926 | 5.401.890 | 363:829$204 | 226.500 | 16:163$683 |
| Differença para mais em 1927 | — | 112:826$320 | — | — |
| Differença para menos em 1927 | 1.856.690 | — | 68 180 | 5:154$807 |
| **OUTROS SERVIÇOS** | | | | |
| Total em 1927 | 2.581.750 | 347:588$362 | 66.030 | 4:584$712 |
| Total em 1926 | 2.682.651 | 183:559$832 | 60.540 | 4:237$092 |
| Differença para mais em 1927 | — | 164:028:530 | 5.540 | 347$620 |
| Differença para menos em 1927 | 100.901 | — | — | — |
| **CONTAS DE TERCEIROS** | | | | |
| 1.a Divisão — Pessoal nos autos | — | — | — | — |
| 2.a » — Manobras nas Estações | 18.398.150 | 2.363:924$962 | 1.048.560 | 73:691$666 |
| 2.a » — Soccorro | 6 000 | 1:200$000 | — | — |
| 2.a » — Guindaste | 51.800 | 6:490$883 | — | — |
| 2.a » — Train Despatching | 12.220 | 1:173$120 | 2 820 | 194$580 |
| 5.a » — Lastros para as residencias | 8.738.400 | 1.038:633$620 | 314.480 | 21:970$692 |
| 5.a » — Guindaste | 8.000 | 1:000$000 | — | — |
| Total em 1927 | 27.214 570 | 3.462:422$596 | 1.365.860 | 95:856$938 |
| Total geral em 1927 | 303.671.534 | 38 144:611$393 | 42.174.780 | 1.682:126$555 |

custeio da Tracção

**de 1m,60**

| LENHA | | OLEO COMBUSTIVEL | | OLOES LUBRIFICANTES | |
|---|---|---|---|---|---|
| Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia |
| — | — | 23.511.322,064 | 3 139:683$422 | 74.193,400 | 28:102$438 |
| — | — | — | — | 17.348,000 | 6:419:294 |
| 2.887,000 | 33 245$832 | 21.054.454,446 | 3.313·133$250 | 297.904,200 | 105:015$322 |
| 1.836,000 | 22:032$228 | 3.000,000 | 345$000 | 143.991,500 | 56:340$310 |
| 2.721,000 | 34:031$334 | 1.238 640,768 | 159 943$700 | 316 353,700 | 126:143$010 |
| 7.444,000 | 89:309$394 | 48 857 417,278 | 6.61 :105$392 | 949.795,800 | 382:020$374 |
| 8.749,000 | 105:005$071 | 42 218 079,421 | 5.499:972$675 | 916.143,110 | 533:339$115 |
| — | — | 6.639.337,857 | 1.113:132$717 | 33 652,690 | — |
| 1.305,000 | 15:695$677 | — | — | — | 151:318$741 |
| 600,960 | 6:444$842 | 297.009,524 | 34:016$878 | 9.193,000 | 3:705$558 |
| — | — | — | — | — | — |
| 42,000 | 443$400 | 10.359,552 | 1:187$456 | 955,400 | 367$664 |
| 2,000 | 26$000 | — | — | 592,000 | 212$288 |
| 1.228,000 | 13:324$000 | — | — | 1.406,000 | 537$530 |
| 144,000 | 1:763$200 | 51.134, 14 | 6:654$682 | 3.897,500 | 1:623$623 |
| 2.016,960 | 22 001$442 | 358.513,690 | 41:859$016 | 16.043,900 | 6:446$663 |
| 4.102,000 | 45:355$835 | 322.008,108 | 39:948$095 | 18.434,200 | 10·296$762 |
| — | — | 36.505,582 | 1:910$921 | — | — |
| 2.085,040 | 23:354$423 | — | | 2.390,300 | 3:850$099 |
| 5.876,040 | 85:979$872 | — | — | 19.079,000 | 7:146$876 |
| 6.046,112 | 54:79.$927 | 1.006,560 | 115$932 | 17.506,300 | 8:817$620 |
| — | 31:18.$945 | — | — | 1.573,300 | — |
| 170,072 | — | 1.00.,5 0 | 115$932 | — | 1:670$744 |
| — | — | — | — | — | — |
| 8.088,780 | 101:782$252 | 238.710,710 | 36:445$232 | 63.983,080 | 27:451$660 |
| — | — | — | — | 11,000 | 3$940 |
| 4,000 | 56$000 | — | — | 172,000 | 60$320 |
| — | — | — | — | — | — |
| 6.800,000 | 82:781$614 | 30.030,250 | 3:738$650 | 32.746,480 | 12:241$546 |
| — | — | — | — | 18,000 | 6$300 |
| 14.892,780 | 184:619$866 | 268.740,900 | 40:183$382 | 99.930,560 | 39:764$266 |
| 30 229,780 | 381:910$574 | 49.484 671,928 | 6.695:148$290 | 1.084 849,860 | 435:378$179 |

Resumo dos serviços do

**Bitola**

| DISCRIMINAÇÃO | ESTOPA DE ALGODÃO | | ESTOPA DE LÃ | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia |
| **TRACÇÃO** | | | | |
| Suburbios — D. Pedro II | 3.548,000 | 5:480$496 | 1.829,000 | 8:082$456 |
| » — Norte | 1.699,000 | 2:280$120 | — | — |
| Passageiros | 30.934,840 | 50:572$618 | 12.057,000 | 24:735$602 |
| Mixtos | 10.100,418 | 16:893$250 | 1.796,500 | 3:443$418 |
| Cargas | 22.709,450 | 38:541$278 | 4.4 7,600 | 8:927$538 |
| Total em 1927 | 69.012,338 | 113:767$792 | 20.153,100 | 45:199$014 |
| Total em 1926 | 84.172,647 | 131:443$217 | 5 6.5,750 | 14:9[illegible]$9[illegible] |
| Differença para mais em 1927 | — | — | 14.507,350 | 30:204$045 |
| Differença para menos em 1927 | 15.160,309 | 17:675$425 | — | — |
| **SERVIÇOS DOS DEPOSITOS** | | | | |
| Manobras — Linha do Centro | 841,800 | 1:228$034 | 177,800 | 362$452 |
| » — Ramal de S. Paulo | — | — | — | — |
| Trens de Soccorro — Linha do Centro | 80,960 | 138$520 | 8,200 | 15$[illegible]06 |
| » » » — Ramal de S. Paulo | 71,000 | 99$778 | — | — |
| » » Lenha — Linha do Centro | 91,600 | 134$230 | 61,500 | 129$150 |
| Outros trens | 299,300 | 475$106 | 45,100 | 98$250 |
| Total em 1927 | 1.384,660 | 2:073$468 | 292,600 | 605$238 |
| Total em 1926 | 2.127,402 | 3:672$926 | 50,100 | 130$139 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | 242,500 | 475$099 |
| Differença para menos em 1927 | 742,742 | 1:599$458 | — | — |
| **OUTROS SERVIÇOS** | | | | |
| Total em 1927 | 10.933,500 | 16:199$332 | 7.090,900 | 14:085$738 |
| Total em 1926 | 14.330,555 | 20:767$196 | 1.111,400 | 2 455$378 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | 5.979,500 | 11:650$360 |
| Differença para menos em 1926 | 3.397,055 | 4:567$864 | — | — |
| **CONTAS DE TERCEIROS** | | | | |
| 1.a Divisão — Pessoal nos autos | — | — | — | — |
| 2.a » — Manobras nas Estações | 4.962,560 | 8:360$214 | 1.64 ,500 | 3:342$926 |
| 2.a » — Soccorro | 1,200 | 2$020 | — | — |
| 2.a » — Guindaste | 35,000 | 50$160 | — | — |
| 2.a » — Train Despatching | — | — | — | — |
| 5.a » — Lastros para as Residencias | 2.705,020 | 4:604$296 | 827,800 | 1:506$344 |
| 5.a » — Guindaste | 3,800 | 6$030 | — | — |
| Total em 1927 | 7.698,180 | 13:022$775 | 2.474,300 | 4:909$270 |
| Total geral em 1927 | 89.028,678 | 145:053$367 | 30.010,900 | 64:79[illegible]$200 |

## custeio da Tracção

## de 1m,60

| KEROZENE | | GRAXA | | DIVERSOS |
|---|---|---|---|---|
| Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia | |
| — | — | — | — | — |
| 446,000 | 360$934 | — | — | — |
| 2.413,000 | 2:058$756 | 95,000 | 100$622 | 1:293$540 |
| 1.989,000 | 1:747$172 | 44,000 | 45$874 | 1:058$636 |
| 4.532,500 | 4:247$164 | 141,000 | 155$520 | 1:659$740 |
| 9.380,500 | 8:414$056 | 280,000 | 302$016 | 4:021$916 |
| 19.315,400 | 13:890$669 | 1.705,500 | 2:184$671 | 6:074$347 |
| — | — | — | — | — |
| 9.934,900 | 5:476$613 | 1.425,500 | 1:882$655 | 2:052$431 |
| 197,000 | 161$746 | — | — | 4:813$264 |
| — | — | — | — | — |
| 19,000 | 15$270 | — | — | — |
| 4,000 | 3$516 | 6,000 | 6$300 | — |
| 11,000 | 9$866 | 4,000 | 4$144 | 77$882 |
| 26,000 | 22$005 | 16,000 | 17$028 | 26$378 |
| 257,000 | 212$404 | 25,000 | 27$472 | 4:917$524 |
| 817,000 | 588$415 | 9,500 | 12$035 | 884$479 |
| — | — | 16,500 | 15$407 | 4:033$045 |
| 500,000 | 376$011 | — | — | — |
| 5 866,000 | 5:367$324 | 89,000 | 93$946 | 203:091$960 |
| 9.024,000 | 6:404$586 | 9,350 | 12$065 | 31:972$152 |
| — | — | 79,650 | 81$881 | 171:119$808 |
| 3.158,000 | 1:038$262 | — | — | — |
| 1.302,000 | — | — | — | — |
| 1,000 | 1:241$993 | 4,000 | 4$200 | 214$468 |
| 12,000 | $786 | — | — | — |
| — | 9$904 | — | — | 5$400 |
| 1.032,000 | — | — | — | — |
| — | 981$602 | 10,000 | 10$472 | 187$790 |
| | — | — | — | — |
| 2.347,000 | 2:234$290 | 14,000 | 14$672 | 407$658 |
| 17.850,500 | 16:228$074 | 409,000 | 438$106 | 212:439$053 |

## Resumo dos serviços do custeio da Tracção

### Bitola de 1m,60

| DISCRIMINAÇÃO | TOTAL DO MATERIAL | TOTAL DO PESSOAL | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|
| **TRACÇÃO** | | | |
| Suburbios — D. Pedro II | 3.181:348$812 | 566:113$782 | 3.747:462$594 |
| « — Norte | 775:595$290 | 200:931$728 | 976:527$018 |
| Passageiros | 15.757:640$120 | 3.274:224$716 | 19.031:864$836 |
| Mixtos | 6.829:358$476 | 1 221:886$030 | 8.048:244$506 |
| Cargas | 16.143:818$186 | 2 367:498$986 | 18.511:317$172 |
| Total em 1927 | 42.684:760$884 | 7.630:655$242 | 50.315:416$126 |
| Total em 1926 | 26.691:887$548 | 6.783:195$966 | 33.475:083$514 |
| Differença para mais em 1927 | 15.992:873$336 | 847:459$276 | 16.840:332$612 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — |
| **SERVIÇOS DOS DEPOSITOS** | | | |
| Manobras — Linha do Centro | 318:324$236 | 333:177$198 | 651:501$434 |
| » — Ramal de S. Paulo | — | 62:971$732 | 62:971$732 |
| Trens de Soccorro — Linha do Centro | 37:220$834 | 11:539$978 | 48:760$812 |
| » » Soccorro — Ramal de S. Paulo | 25:389$000 | 5:055$590 | 30:444$590 |
| » » Lenha — Linha do Centro | 52:346$802 | 6:177$068 | 58:523$870 |
| Outros trens | 132:526$755 | 30:179$480 | 162:706$235 |
| Total de 1927 | 565:807$627 | 449:101$046 | 1.014:908$673 |
| Total de 1926 | 480:881$633 | 334:424$345 | 815:305$978 |
| Differença para mais em 1927 | 84:925$994 | 114:676$701 | 199:602$695 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — |
| **OUTROS SERVIÇOS** | | | |
| Total em 1927 | 684:138$122 | 2.043:683$266 | 3.727:821$388 |
| Total em 1926 | 313:119$780 | 2.513:479$686 | 2 826:599$466 |
| Differença para mais em 1927 | 371:018$342 | 530:203$580 | 901:221$922 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — |
| **CONTAS DE TERCEIROS** | | | |
| 1.a Divisão — Pessoal nos autos | — | 52:666$288 | 52:666$288 |
| 2.a » — Manobras nas Estações | 2.616:459$578 | 595:177$286 | 3.211:636$864 |
| 2.a » — Soccorro | 1:206$751 | 98$772 | 1:305$523 |
| 2.a » — Guindaste | 6:673$172 | 12:648$166 | 19:321$338 |
| 2.a » — Train Despatching | 1:367$700 | — | 1:367$700 |
| 5.a » — Lastros para as Residencias | 1.216:716$632 | 236:193$819 | 1.452:910$451 |
| 5.a » — Guindaste | 1:012$380 | 155$147 | 1:167$527 |
| Total em 1927 | 3.843:436$213 | 896:939$478 | 4.740:375$691 |
| Total geral em 1927 | 47.778:142$846 | 12.020:379$032 | 59.798:521$878 |

Resumo do custeio dos serviços do tracção

## Resumo do custeio dos

**Bitola**

| DISCRIMINAÇÃO | CARVÃO ESTRANGEIRO | | CARVÃO NACIONAL | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia |
| **TRACÇÃO** | | | | |
| Suburbios — Alfredo Maia | 11.205.630 | 1.545:308$017 | 2.000 | 159$496 |
| Suburbios — Governador Portella | 116.000 | 10:788$000 | — | — |
| Passageiros | 14.019.766 | 1.376:834$669 | 1.328.620 | 94:099$077 |
| Mixtos | 17.835.520 | 1.831:474$569 | 2.363.414 | 178:752$072 |
| Cargas | 13.823.720 | 1.565:687$454 | 3.906.492 | 275:173$398 |
| Total em 1927 | 57.000.636 | 6.330:092$70 | 7.600.526 | 548:185$543 |
| Total em 1926 | 64.506.731 | 4.058:913$360 | 5.938.100 | 429:353$025 |
| Differença para mais em 1927 | — | 2.271:179$349 | 1.662.426 | 118:828$518 |
| Differença para menos em 1927 | 7.506.095 | — | — | — |
| **SERVIÇOS DOS DEPOSITOS** | | | | |
| Manobras — Linha do Centro | 23.450 | 2:324$000 | 27.480 | 1:792$678 |
| Trens de Lenha — linha do Centro | 740.150 | 73:755$674 | 3.000 | 209$958 |
| Trens de soccorro — Linha do Centro | 17.050 | 2:323$440 | — | — |
| Trens de soccorro — Linha Auxiliar | 29.050 | 3:828$324 | 3.400 | 301$886 |
| Trens de soccorro — Ramal de Valença | 7.800 | 763$200 | — | — |
| Outros trens | 747.480 | 102:517$076 | 105.600 | 8:426$218 |
| Total em 1927 | 1.564.980 | 185:511$714 | 139.480 | 10:739$770 |
| Total em 1926 | 1.406.602 | 86:289$832 | 66.320 | 4:600$023 |
| Differença para mais em 1927 | 158.378 | 99:221$882 | 73.160 | 6:139$747 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — | — |
| **CONTAS DE TERCEIROS** | | | | |
| 2ª. Divisão — Manobras nas estações | 3.059.540 | 371:898$408 | 450.000 | 24:934$508 |
| 5ª. » — Lastros para as residencias | 16.576.760 | 490:991$647 | 34.094 | 2:600$120 |
| 6ª. » — Lastros para as construcções | 176.650 | 23:830$900 | 1.000 | 69$996 |
| Total em 1927 | 19.812.950 | 886:720$955 | 485.094 | 27:603$624 |
| Total em 1926 | 8.691.114 | 531:360$678 | 294.540 | 20:141$209 |
| Differença para mais em 1927 | 11.121.836 | 355:360$277 | 190.554 | 7:519$415 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — | — |
| **OUTRAS ESTRADAS** | | | | |
| The Leopoldina Railway Cº. Ltd. | — | — | — | — |
| Estrada de Ferro Rio d'Ouro | — | — | — | — |
| Middletown Car Company — Montagem | — | — | — | — |
| Total em 1927 | — | — | — | — |
| Total geral em 1927 | 78.378.566 | 7.402:325$378 | 8.225.100 | 596:576$937 |

serviços da tracção

**de 1m,00**

| LENHA | | GAZOLINA | | OLEOS LUBRIFICANTES | |
|---|---|---|---|---|---|
| Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia |
| — | — | — | — | 25.992,000 | 10:948$322 |
| — | — | 49.674 | 29:346$262 | 2.072,400 | 4:157$062 |
| 15.130,000 | 166:401$808 | — | — | 46.398,200 | 19:413$764 |
| 39.526,000 | 435:782$856 | — | — | 57.710,700 | 24:220$424 |
| 50.844,000 | 589:731$404 | — | — | 52.870,000 | 20:747$654 |
| 105.500,000 | 1.191:916$068 | 49.674 | 29:346$262 | 185.043,300 | 79:487$226 |
| 46.024,500 | 487:272$117 | 59.843 | 43:271$312 | 174.152,900 | 109:260$197 |
| 59.475,500 | 704:643$951 | — | — | 10.890,400 | — |
| — | — | 10.169 | 13:925$050 | — | 29:772$971 |
| 86,000 | 1:002$000 | — | — | 136,000 | 55$470 |
| 6.102,000 | 67:071$712 | — | — | 3.517,400 | 1:477$332 |
| 114,000 | 1:249$600 | — | — | 228,400 | 89$980 |
| 10,000 | 140$000 | — | — | 125,900 | 49$994 |
| — | — | — | — | 7,600 | 5$412 |
| 1.448,000 | 15:504$504 | — | — | 3.781,200 | 2:586$402 |
| 7.760,000 | 84:967$816 | — | — | 7.796,500 | 4:264$590 |
| 6.947,290 | 63:726$680 | — | — | 6.863,900 | 3:721$663 |
| 812,710 | 21:241$136 | — | — | 932,600 | 542$927 |
| — | — | — | — | — | — |
| 16.986,000 | 187:428$180 | — | — | 14.056,600 | 5:484$776 |
| 12.438,000 | 138:205$742 | — | — | 18.952,000 | 7:474$618 |
| 1.402,000 | 15:816$368 | — | — | 4.167,200 | 1:606$280 |
| 30.826,000 | 341:450$290 | — | — | 37.175,800 | 14:565$674 |
| 19.371,750 | 220:649$191 | — | — | 38.423,000 | 21:758$972 |
| 11.454,250 | 120:801$099 | — | — | — | — |
| — | — | — | — | 1.247,200 | 7:193$298 |
| — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — |
| 144.086,000 | 1.618:334$174 | 49.674 | 29:346$262 | 230.015,600 | 98:317$490 |

Resumo do custeio dos

**Bitola**

| DISCRIMINAÇÃO | ESTOPA DE ALGODÃO | | ESTOPA DE LÃ | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia |
| **TRACÇÃO** | | | | |
| Suburbios — Alfredo Maia | 4.018,400 | 6:429$254 | — | — |
| Suburbios — Governador Portella | 362,600 | 637$814 | 10,000 | 22$440 |
| Passageiros | 5.663,000 | 8:583$528 | 720,800 | 1:519$396 |
| Mixtos | 6.711,580 | 10:312$610 | 1.248,700 | 2:622$708 |
| Cargas | 6.267,700 | 9:491$746 | 736,300 | 1:594$640 |
| Total em 1927 | 23.023,280 | 35:454$952 | 2.715,800 | 5:759$184 |
| Total em 1926 | 23.450,990 | 35:782$493 | 791,050 | 1:917$512 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | 1.924,750 | 3:841$672 |
| Differença para menos em 1927 | 427,710 | 327$541 | — | — |
| **SERVIÇOS DOS DEPOSITOS** | | | | |
| Manobras — Linha do Centro | 32,800 | 47$060 | — | — |
| Trens de lenha — Linha do Centro | 358,400 | 504$200 | 138,800 | 291$480 |
| Trens de soccorro — Linha do Centro | 28,000 | 41$134 | 8,000 | 16$800 |
| Trens de soccorro — Linha Auxiliar | 12,200 | 20$612 | — | — |
| Trens de soccorro — Ramal de Valença | 1,600 | 2$208 | — | — |
| Outros trens | 453,960 | 694$612 | 65,600 | 137$904 |
| Total em 1927 | 886,960 | 1:309$826 | 212,400 | 446$184 |
| Total em 1926 | 878,890 | 1:244$990 | 74,500 | 160$076 |
| Differença para mais em 1927 | 8,070 | 64$836 | 137,900 | 286$108 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — | — |
| **CONTAS DE TERCEIROS** | | | | |
| 2ª. Divisão — Manobras nas estações | 1.839,800 | 2:880$274 | 259,800 | 551$050 |
| 5ª. » — Lastros para as residencias | 2.454,000 | 3:875$190 | 265,600 | 538$386 |
| 6ª. » — Lastros para as construcções | 255,960 | 376$728 | 258,000 | 541$800 |
| Total em 1927 | 4.549,760 | 7:132$192 | 783,400 | 1:631$216 |
| Total em 1926 | 5.842,720 | 8:330$574 | 141,750 | 345$285 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | 641,650 | 1:285$931 |
| Differença para menos em 1927 | 1.292,960 | 1:198$382 | — | — |
| **OUTRAS ESTRADAS** | | | | |
| The Leopoldina Railway Cº. Ltd. | — | — | — | — |
| Estrada de Ferro Rio d' Ouro | — | — | — | — |
| Middletown Car Company — Montagem | — | — | — | — |
| Total em 1927 | — | — | — | — |
| Total geral em 1927 | 28.460,000 | 43:896$970 | 3.711,600 | 7:836$584 |

serviços da tracção

**de 1m,00**

| KEROZENE | | GRAXA | | DIVERSOS |
|---|---|---|---|---|
| Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia | |
| — | — | — | — | — |
| 70,000 | 64$558 | 3,600 | 4$636 | 10$800 |
| 1.411,000 | 1:237$756 | 147,800 | 177$002 | 781$248 |
| 1.495,000 | 1:288$512 | 160,000 | 190$204 | 1:191$674 |
| 1.521,000 | 1:331$776 | 179,200 | 216$554 | 976$036 |
| 4.497,000 | 3:922$602 | 490,600 | 588$396 | 2:959$758 |
| 8.971,150 | 6:390$150 | 332,250 | 488$892 | 3:508$775 |
| — | — | 158,350 | 99$504 | — |
| 4.474,150 | 2:457$548 | — | — | 549$017 |
| 8,000 | 6$600 | — | — | 5$240 |
| 141,000 | 123$510 | 2,000 | 2$560 | 118$192 |
| 4,000 | 3$585 | — | — | — |
| 6.000 | 5$503 | 1,000 | 1$288 | — |
| 2,000 | 1$724 | — | — | — |
| 67,000 | 60$768 | 4,000 | 5$152 | 98$328 |
| 228,000 | 204$696 | 7,000 | 9$000 | 221$760 |
| 405,600 | 286$145 | 3,300 | 5$162 | 154$112 |
| — | — | 3,700 | 3$838 | 67$648 |
| 177,600 | 81$449 | — | — | — |
| 334,000 | 291$320 | 19,600 | 23$172 | 544$208 |
| 682,000 | 605$756 | 22,600 | 33$756 | 474$158 |
| 143,000 | 126$296 | 4,000 | 4$144 | 53$230 |
| 1.159,000 | 1:023$372 | 46,200 | 61$072 | 1:071$596 |
| 2.567,000 | 1:854$843 | 38,450 | 55$874 | 1:285$648 |
| — | — | 7,750 | 5$198 | — |
| 1.408,000 | 831$471 | — | — | 214$052 |
| — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — |
| 5.884,000 | 5:150$670 | 543,800 | 658$468 | 4:253$114 |

## Resumo do custeio dos serviços da tracção

### Bitola de 1m,00

| DISCRIMINAÇÃO | TOTAL DO MATERIAL | TOTAL DO PESSOAL | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|
| **TRACÇÃO** | | | |
| Suburbios — Alfredo Maia | 1.562:845$089 | 428:558$434 | 1.991:403$523 |
| Suburbios — Governador Portella | 45:031$572 | 21:702$952 | 66:734$524 |
| Passageiros | 1.669:049$148 | 601:127$922 | 2.270:176$670 |
| Mixtos | 2.485:836$229 | 707:253$130 | 3.193:089$359 |
| Cargas | 2.464:950$602 | 623:736$458 | 3.088:637$120 |
| Total em 1927 | 8.227:712$700 | 2.382:378$496 | 10.610:091$196 |
| Total em 1926 | 5.176:161$733 | 1.970:675$253 | 7.146:837$986 |
| Differença para mais em 1927 | 3.051:550$967 | 411:703$243 | 3.463:253$210 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — |
| **SERVIÇOS DOS DEPOSITOS** | | | |
| Manobras — Linha do Centro | 5:233$048 | 2:297$924 | 7:530$972 |
| Trens de lenha — Linha do Centro | 143:557$648 | 55:712$298 | 199:269$946 |
| Trens de soccorro — Linha do Centro | 3:724$540 | 1:283$696 | 5:008$236 |
| Trens de soccorro — Linha Auxiliar | 4:347$612 | 2:197$664 | 6:545$276 |
| Trens de soccorro — Ramal de Valença | 772$544 | 391$826 | 1:164$370 |
| Outros trens | 130:030$964 | 30:268$130 | 160:299$094 |
| Total em 1927 | 287:666$356 | 92:151$538 | 379:817$894 |
| Total em 1926 | 160:188$683 | 38:105$854 | 195:294$537 |
| Differença para mais em 1927 | 127:477$673 | 54:045$684 | 181:523$357 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — |
| **CONTAS DE TERCEIROS** | | | |
| 2ª. Divisão — Manobras nas estações | 594:085$896 | 212:001$840 | 806:087$736 |
| 5ª. » — Lastros para as residencias | 644:805$353 | 169:814$168 | 814:619$521 |
| 6ª. « — Lastros para as construcções | 42:425$742 | — | 42:425$742 |
| Total em 1927 | 1.281:316$991 | 381:816$008 | 1.663:132$999 |
| Total em 1926 | 805:782$274 | 338:762$591 | 1.144:544$865 |
| Differença para mais em 1927 | 475:534$717 | 43:053$417 | 518:588$134 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — |
| **OUTRAS ESTRADAS** | | | |
| The Leopoldina Railway Cº. Ltd. | — | 14:073$549 | 14:073$549 |
| Estrada de Ferro Rio d'Ouro | — | 88$728 | 88$728 |
| Middletown Car Company — Montagem | — | 261$423 | 261$423 |
| Total em 1927 | — | 14:423$700 | 14:423$700 |
| Total geral em 1927 | 9.796:696$047 | 2.870:769$742 | 12.667:465$789 |

## Reparação do material rodante — «Resumo»

### Locomotivas de 1m,60

| TYPOS | QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS | | | | | | | | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | MÉDIA POR TYPO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | E. de Dentro | S. Diogo | B. do Pirahy | Entre-Rios | Palmyra | Lafayette | Cachoeira | orte | Total | | | | | |
| Consolidation | 10 | 8 | 7 | 84 | 66 | 41 | 13 | 13 | 242 | 910:564$158 | 1.347:740$091 | 276:257$550 | 2.534:561$799 | 10:473$392 |
| American | 11 | 9 | 8 | 20 | 1 | 18 | 7 | 5 | 79 | 480:106$321 | 546:769$350 | 200:609$610 | 1.227:485$281 | 15:537$783 |
| Mallet | 2 | — | 24 | 25 | — | — | — | 2 | 53 | 353:151$231 | 489:976$054 | 169:398$993 | 1.012:526$338 | 19:104$270 |
| Mogul | 11 | 9 | — | — | — | — | — | 1 | 21 | 311:707$904 | 614:649$737 | 214:851$088 | 1.141:208$729 | 54:343$272 |
| Mastodonte | — | — | — | — | — | — | 14 | 2 | 16 | 84:962$448 | 98:543$632 | 28:273$834 | 211:779$914 | 13:236$244 |
| Manobras | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | 2 | 4:783$016 | 5:177$325 | 2:249$848 | 12:210$189 | 6:105$094 |
| Mikado | — | — | 6 | 1 | — | — | 10 | 5 | 22 | 26:879$612 | 25:140$220 | 8:947$001 | 60:966$833 | 2:771$219 |
| Pacific | 18 | 1 | 1 | — | 31 | 2 | 1 | 14 | 68 | 364:812$593 | 480:897$740 | 165:860$147 | 1.011:570$480 | 14:876$036 |
| Ten-Wheel | — | 1 | 1 | 71 | — | 32 | 9 | 10 | 124 | 318:262$966 | 392:814$914 | 130:779$223 | 841:857$103 | 6:789$170 |
| Prairie | 12 | 5 | — | — | — | — | — | — | 17 | 301:411$439 | 511:292$950 | 137:091$646 | 949:796$035 | 55:870$355 |
| Total em 1927 | 65 | 33 | 48 | 201 | 98 | 93 | 54 | 52 | 644 | 3.156:641$748 | 4.513:002$013 | 1.334:318$940 | 9.003:962$701 | 13:981$308 |
| Total em 1926 | 48 | 26 | 75 | 99 | 105 | 51 | 37 | 35 | 476 | 2.614:025$844 | 3.211:618$186 | 1.628:140$007 | 7.453:784$037 | 15:659$210 |
| Differenças para mais em 1927 | 17 | 7 | — | 102 | — | 42 | 17 | 17 | 168 | 542:615$904 | 1.301:383$827 | — | 1.550:178$664 | — |
| Differenças para menos em 1927 | — | — | 27 | — | 7 | — | — | — | — | — | — | 293:821$067 | — | 1:677$902 |

## Reparação do material rodante — «Resumo»

### Locomotivas de 1m,00

| TYPOS | QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS | | | | | | | | | | | | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | MÉDIA POR TYPO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | E. de Dentro | Entre-Rios | Palmyra | Lafayette | Sete Lagôas | Cachoeira | Norte | G. Portella | Valença | Alfredo Maia | Corintho | Bello Horizonte | Total | | | | | |
| Consolidation | — | — | 4 | 95 | 32 | 1 | — | — | 23 | 1 | 95 | 1 | 253 | 548:036$543 | 715:711$213 | 126:364$075 | 1.390:111$831 | 5:494$513 |
| Ten-Wheel | 1 | — | — | 4 | 30 | — | — | 4 | — | 18 | 41 | — | 98 | 287:130$908 | 310:663$964 | 78:652$182 | 676:447$054 | 6:902$521 |
| American | 1 | — | — | 11 | — | 1 | — | — | 3 | 7 | — | — | 23 | 124:694$934 | 143:884$152 | 64:324$779 | 332:903$865 | 14:474$081 |
| Mallet | — | — | — | — | — | — | — | 4 | — | — | — | — | 4 | 14:317$579 | 10:819$519 | 3:590$203 | 28:727$301 | 7:181$825 |
| Pacific | — | — | — | 16 | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 20:800$962 | 18:051$235 | 4:187$822 | 43:040$080 | 2:690$005 |
| Mogul | — | 1 | — | 4 | — | — | — | 2 | 2 | — | — | — | 9 | 19:110$752 | 22:415$365 | 3:685$921 | 45:212$038 | 5:023$559 |
| Mastodonte | — | — | — | 5 | 2 | — | 1 | — | — | — | 4 | — | 12 | 36:766$362 | 26:673$727 | 19:922$648 | 83:362$737 | 6:946$894 |
| Manobras | — | — | — | 4 | — | — | — | 1 | 1 | — | 2 | — | 8 | 6:913$435 | 8:067$690 | 1:546$902 | 16:528$027 | 2:066$003 |
| Mikado | — | 1 | — | 4 | 1 | — | — | 10 | 2 | 4 | — | — | 22 | 47:800$938 | 44:872$886 | 15:618$668 | 108:292$542 | 4:922$388 |
| Total em 1927 | 2 | 2 | 4 | 143 | 65 | 2 | 1 | 21 | 31 | 30 | 143 | 1 | 445 | 1.105:572$463 | 1.301:159$812 | 317:893$200 | 2.724:625$475 | 6:122$753 |
| Total em 1926 | 2 | 2 | 8 | 122 | 106 | — | 1 | 25 | 31 | 43 | 120 | — | 460 | 830:652$223 | 997:543$076 | 515:080$373 | 2.343:275$672 | 5:094$075 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | — | 21 | — | 2 | — | — | — | — | 23 | 1 | — | 274:920$240 | 303:616$736 | — | 381:349$803 | 1:028$678 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | 4 | — | 41 | — | — | 4 | — | 13 | — | — | 15 | — | — | 197:187$173 | — | — |

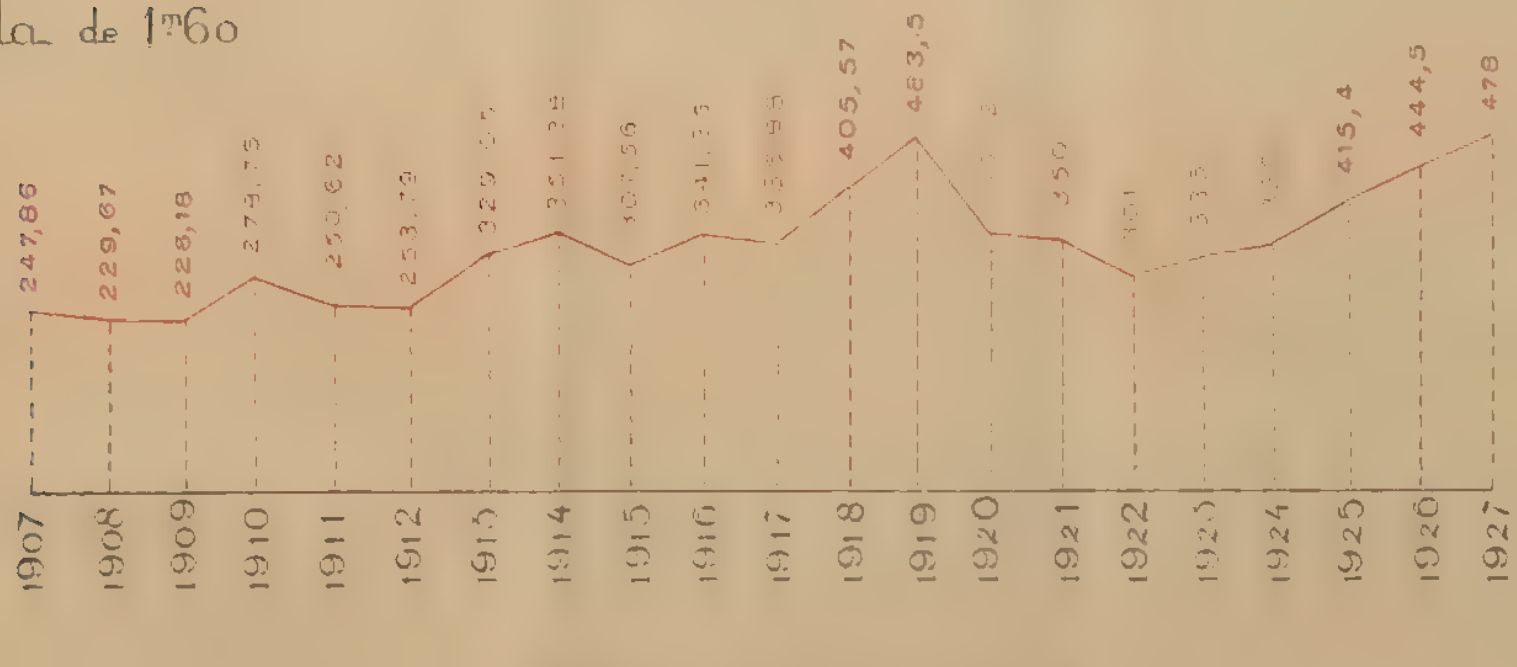
LOCOMOÇÃO


rações de
de 21 annos
Bito
301
335
336
415,4
444,5
478
1922
1923
1924
1925
1926
1927
Bitol
276
305
458
470,9
379,8
372
1922
1923
1924
1925
1926
1927
IMP. NACIONAL

# Custo kilometrico das reparações de Locomotivas no periodo de 21 annos

## 1907 - 1927

Bitola de 1m60

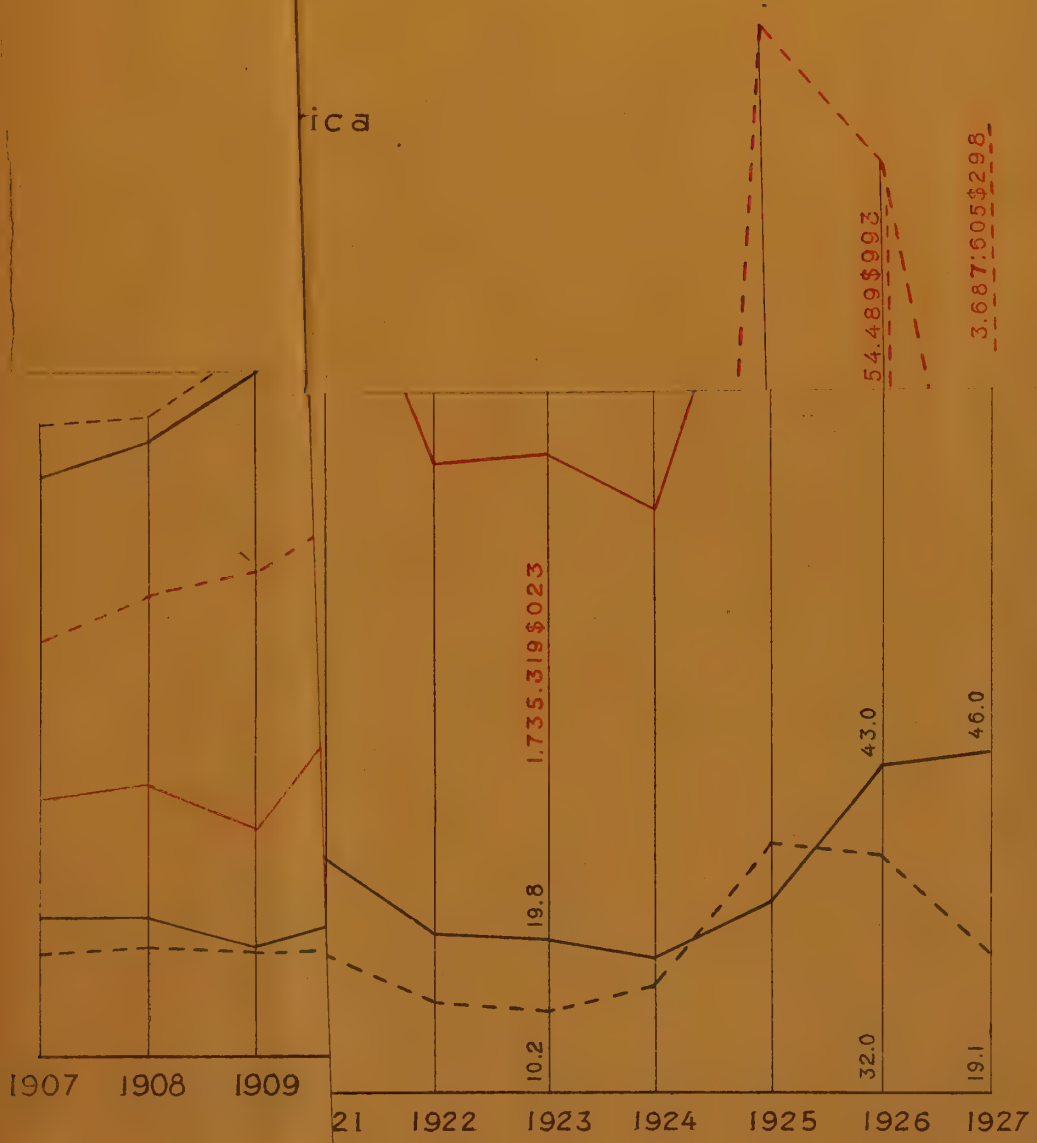



Esc. 1m/m = 10 reis

Bitola de 1m00

E.F.C.B.

# LOCOMOÇÃO



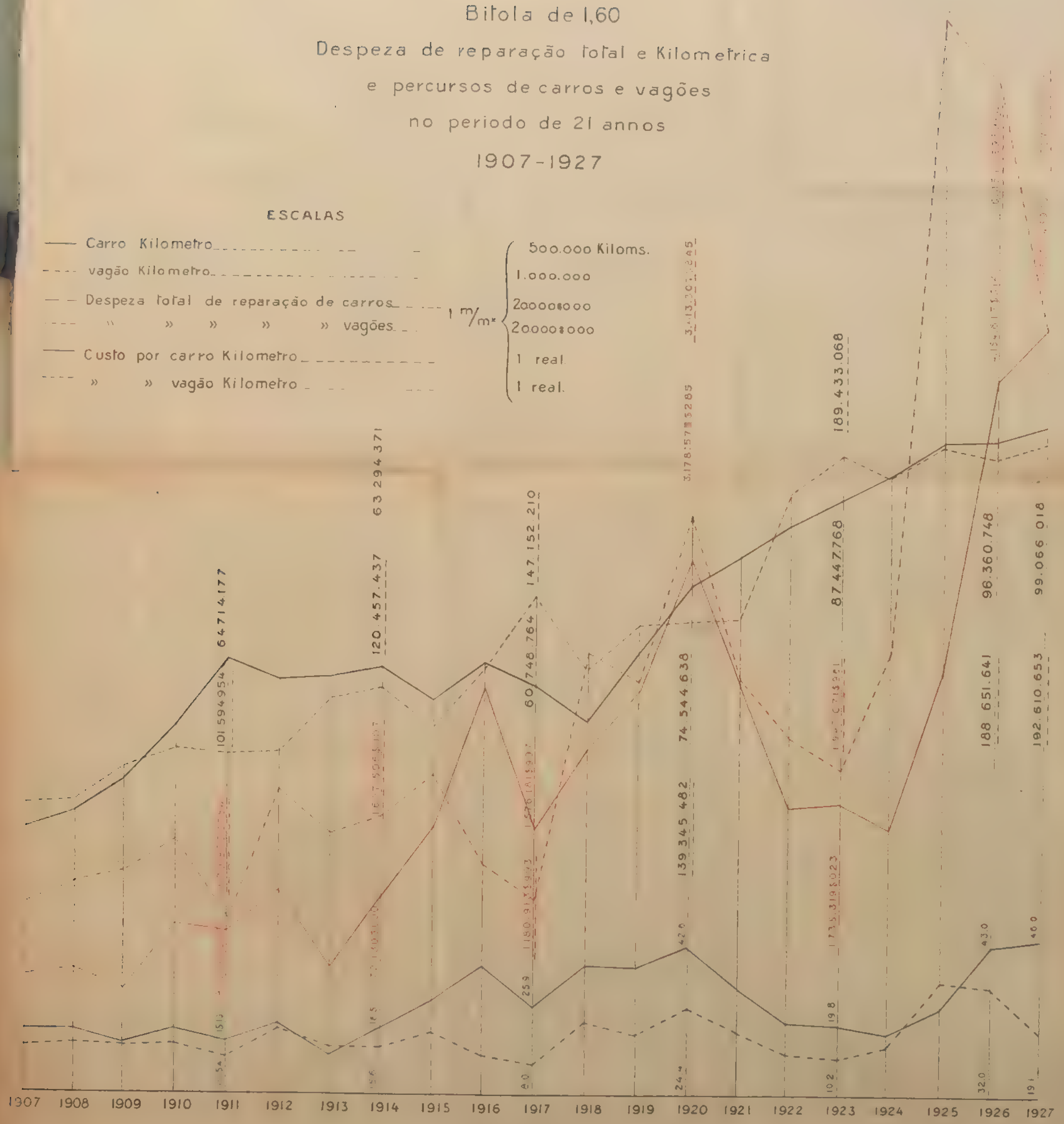

ria particular

IMP. NACIONAL

# Bitola de 1,60

## Despeza de reparação total e Kilometrica e percursos de carros e vagões no periodo de 21 annos

## 1907-1927

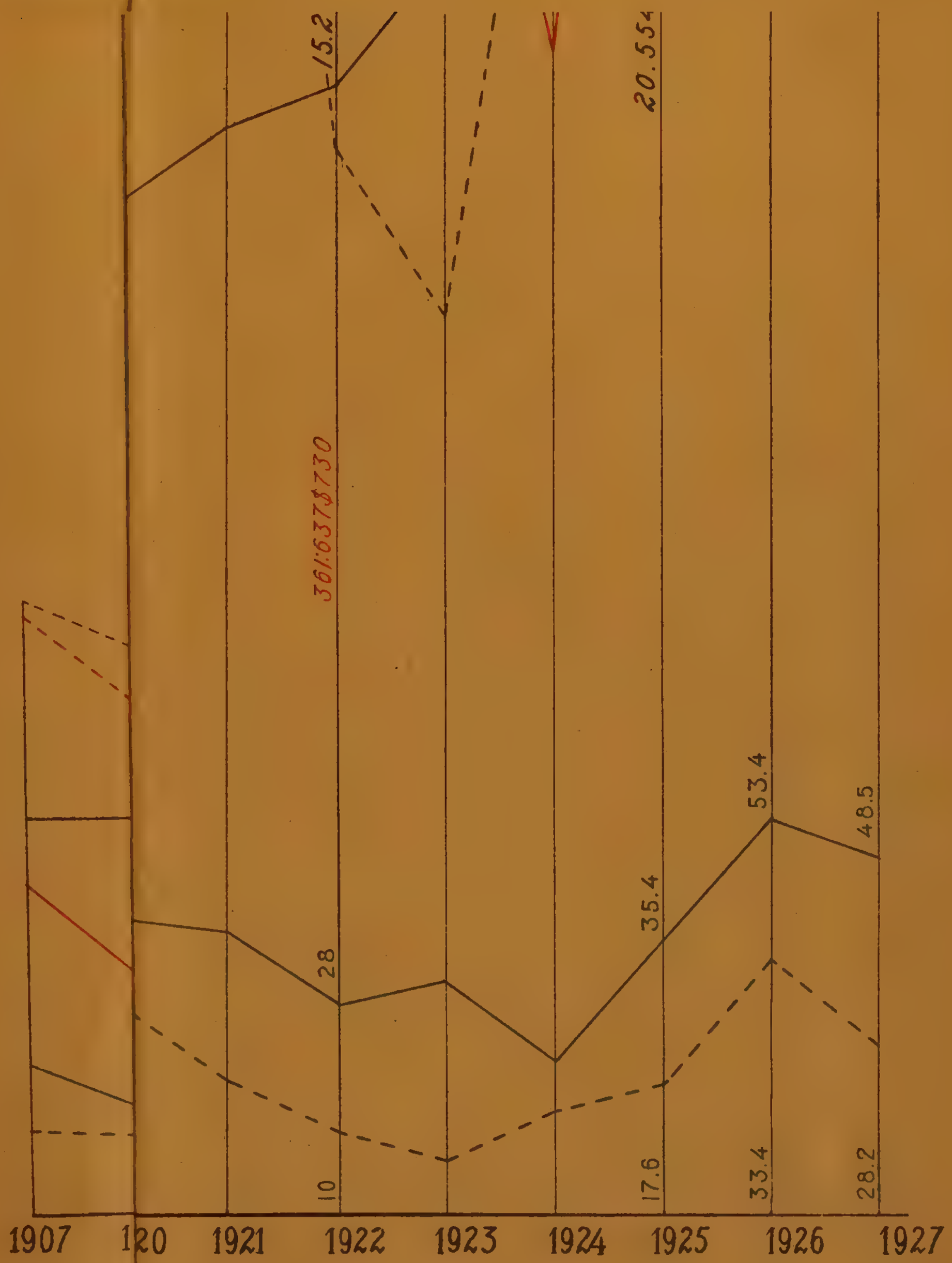



OBSERVAÇÕES

Foram incluidas as importancias das reparações feitas pela industria particular

IMP NACIONAL

E.F. LOCOMOÇÃO 5A



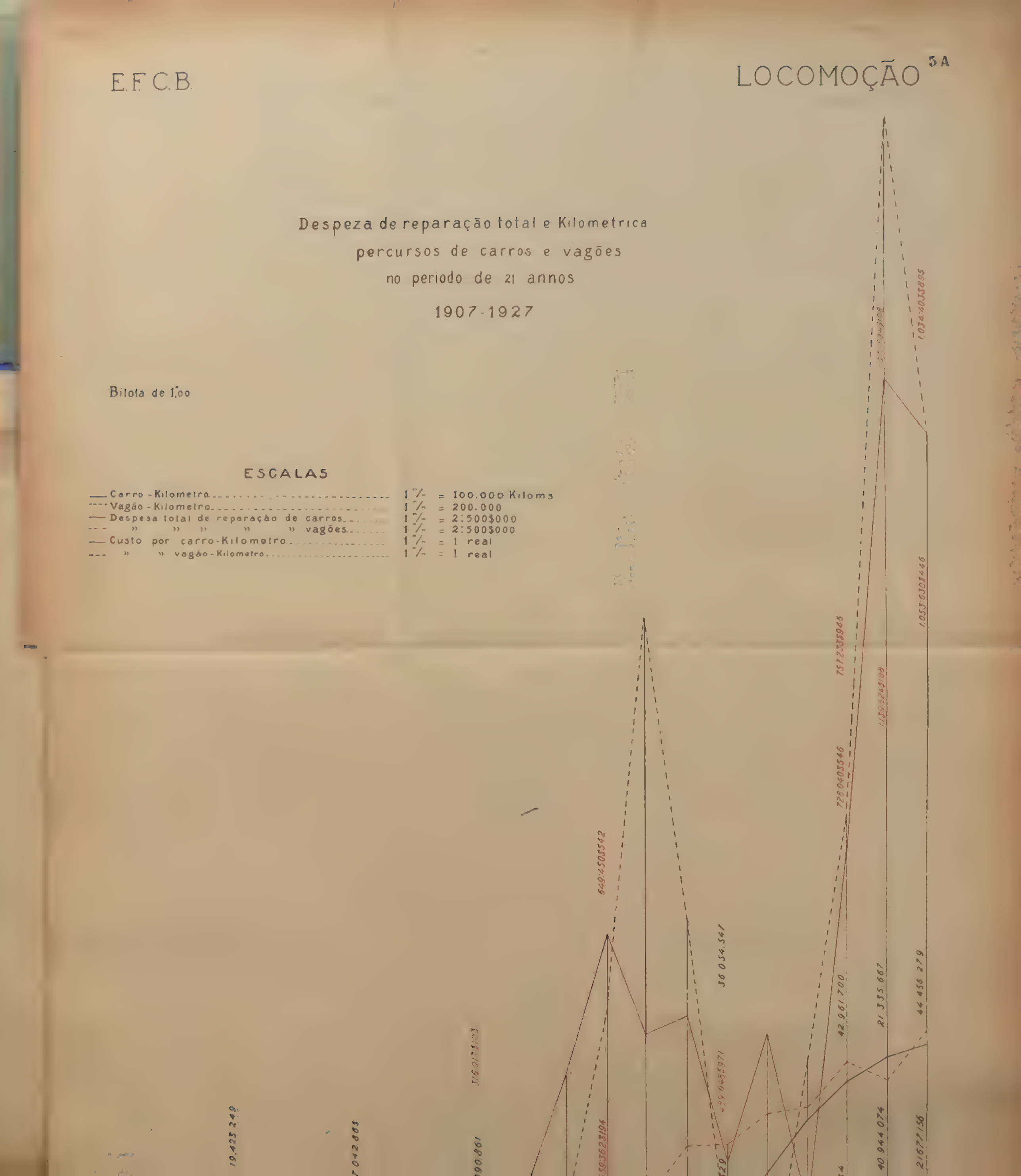

Nelson
Copio

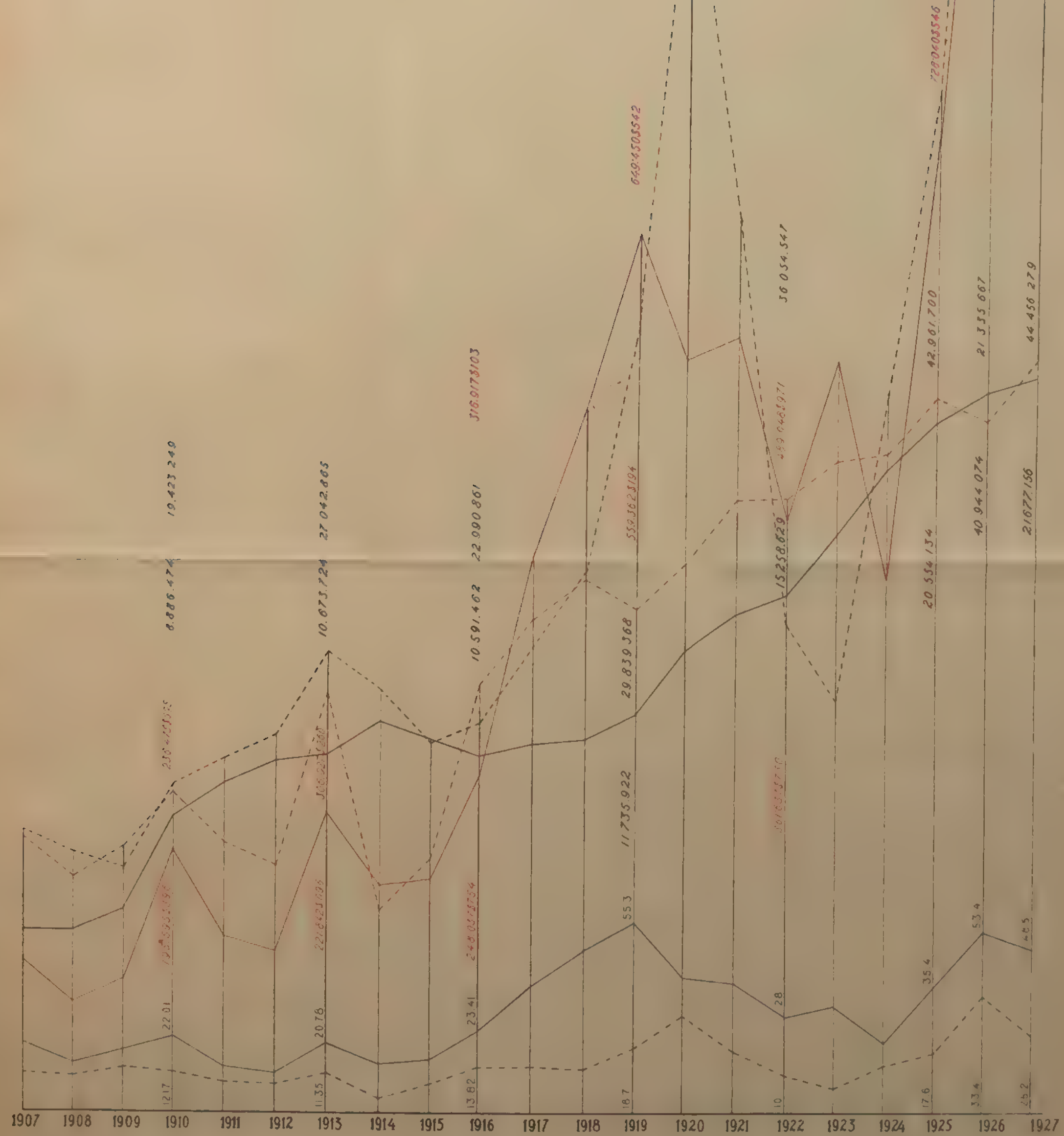
Despeza de reparação total e Kilometrica
percursos de carros e vagões
no periodo de 21 annos
1907-1927

Bitola de 1,00

## ESCALAS

| | | |
|---|---|---|
| —— Carro-Kilometro | 1 ″/- | = 100.000 Kiloms |
| ---- Vagão-Kilometro | 1 ″/- | = 200.000 |
| —— Despesa total de reparação de carros | 1 ″/- | = 2:500$000 |
| --- » » » » » vagões | 1 ″/- | = 2:500$000 |
| —— Custo por carro-Kilometro | 1 ″/- | = 1 real |
| --- » » vagão-Kilometro | 1 ″/- | = 1 real |






Nelson de Souza Carvalho
Engenheiro e desenhista
14/11/925

IMP. NACIONAL

## Reparação do material rodante — «Resumo»

### Carros de 1m,60

| SERIES | QUANTIDADE DE CARROS | | | | | | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | MÉDIA POR SERIE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | E. Dentro | E. Rios | Palmyra | Lafayette | Norte | Bello Horizonte | Total | | | | | |
| Estado . . . . | 1 | — | — | — | — | — | 1 | 6:069$820 | 8:928$643 | 3:927$774 | 18:926$237 | 18:926$237 |
| A . . . . . | 9 | — | — | — | 1 | — | 10 | 11:402$359 | 24:401$944 | 7:185$143 | 42:989$446 | 4:298$945 |
| B . . . . . | 107 | 1 | 1 | — | 41 | — | 147 | 509:997$630 | 663:516$165 | 214:666$382 | 1.388:180$177 | 9:443$402 |
| D . . . . . | 130 | — | — | — | 60 | — | 190 | 379:013$790 | 512:163$860 | 151:031$772 | 1.042:209$422 | 5:485$312 |
| BD. . . . . | 9 | — | — | — | 9 | — | 18 | 75:336$359 | 107:231$301 | 21:097$466 | 203:665$126 | 11:314$729 |
| BS. . . . . | 12 | — | — | — | — | — | 12 | 39:071$002 | 45:506$034 | 24:086$095 | 108:663$131 | 9:055$260 |
| C . . . . . | 4 | — | — | — | — | — | 4 | 11:362$956 | 10:017$637 | 6:683$241 | 28:063$834 | 7:006$708 |
| DM . . . . . | 48 | — | 1 | — | 8 | — | 57 | 325:744$162 | 344:037$610 | 123:609$208 | 793:390$980 | 14:006$859 |
| E . . . . . | 1 | — | — | — | — | — | 1 | 1:838$427 | 1:172$799 | 1:036$495 | 4:047$721 | 4:047$721 |
| F . . . . . | 9 | — | — | — | 1 | 1 | 11 | 32:396$849 | 28:307$465 | 16:800$063 | 77:504$377 | 7:045$852 |
| FF. . . . . | 5 | — | — | — | 7 | — | 12 | 40:094$849 | 45:848$323 | 23:695$422 | 109:638$594 | 9:136$549 |
| FS . . . . . | 9 | — | — | — | 1 | — | 10 | 33:130$316 | 51:411$306 | 13:971$954 | 98:513$576 | 9:851$358 |
| P . . . . . | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 448$400 | 296$509 | — | 744$909 | 744$909 |
| R . . . . . | 7 | — | 1 | — | 6 | — | 14 | 41:569$173 | 36:668$042 | 20:933$203 | 99:175$418 | 7:083$958 |
| RT. . . . . | 14 | — | — | 1 | — | — | 15 | 102:706$551 | 83:625$310 | 40:027$614 | 226:359$475 | 15:090$631 |
| S . . . . . | 1 | — | — | — | — | — | 1 | 1:492$686 | 8:975$989 | — | 10:468$675 | 10:468$675 |
| X . . . . . | 3 | — | — | — | — | — | 3 | 4:601$740 | 4:033$034 | 2:704$170 | 11:338$944 | 3:779$648 |
| Z . . . . . | 3 | — | — | — | — | — | 3 | 1:749$896 | 1:486$017 | 1:023$548 | 4:259$461 | 1:419$820 |
| Carro da Chefia do Movimento . | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 1:194$780 | 1:051$148 | 702$505 | 2:948$433 | 2:948$433 |
| Total em 1927 . . | 369 | 1 | 3 | 1 | 136 | 1 | 511 | 1.619:221$745 | 1.978:679$136 | 678:187$055 | 4.276:087$936 | 8:368$078 |
| Total em 1926 . . | 164 | 4 | — | 3 | 129 | — | 300 | 1.363:418$257 | 1.671:354$673 | 848:844$534 | 3.883:617$514 | 12:945$392 |
| Diff. para mais em 1927 , . . . . | 205 | — | 3 | — | 7 | 1 | 211 | 255:803$488 | 307:324$463 | — | 392:470$422 | — |
| Diff. para menos em 1927 . . . | — | 3 | — | 2 | — | — | | — | — | 170:657$529 | — | — |

## Reparação do Material Rodante — Resumo

### Carros de 1m,00

| SERIES | QUANTIDADE DE CARROS | | | | | | | | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | MÉDIA POR SERIE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Entre Rios | Palmyra | Lafayette | Cachoeira | Portella | Valença | Alfredo Maia | Bello Horizonte | Total | | | | | |
| Estado | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 2 | 7:853$231 | 7:371$900 | — | 15:225$131 | 7:612$565 |
| A | — | 1 | — | — | 1 | 1 | 4 | 17 | 24 | 11:826$026 | 14:227$739 | 4:515$850 | 30:569$615 | 1:273$733 |
| B | 15 | 2 | 2 | 3 | — | 5 | 17 | 41 | 85 | 146.107$332 | 203:474$540 | 36:890$933 | 386:472$805 | 4:546$738 |
| D | 13 | 2 | 6 | — | 1 | 8 | 23 | 21 | 74 | 141:741$292 | 180:568$931 | 45:662$461 | 367:972$684 | 4:972$603 |
| BD | 4 | — | — | — | — | 1 | 1 | 9 | 15 | 21:243$566 | 25:513$089 | 5:882$746 | 52:639$401 | 3:509$293 |
| DM | — | — | 3 | — | — | — | — | 3 | 6 | 5:044$847 | 18:860$120 | 2:743$236 | 26:648$203 | 4:441$447 |
| C | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 2 | 1:804$553 | 1:363$173 | — | 3:167$726 | 1:583$863 |
| EE | — | — | — | — | — | 1 | — | — | 1 | 233$261 | 38$029 | 120$432 | 391$722 | 391$722 |
| F | 2 | — | — | — | — | 3 | — | 6 | 11 | 8:092$109 | 13:535$686 | 809$637 | 22:487$432 | 2:044$312 |
| FF | 3 | — | 1 | — | — | — | — | 11 | 15 | 37:662$079 | 61:488$998 | 24:979$936 | 124:131$013 | 8:275$400 |
| P | — | — | — | — | — | — | 1 | 3 | 4 | 27:903$068 | 55:474$380 | 15:590$345 | 98:968$233 | 24:742$073 |
| RT | — | — | 3 | — | — | — | — | 6 | 9 | 9:040$818 | 26:732$505 | 5:177$098 | 40:956$421 | 4:550$713 |
| Total em 1927 | 37 | 5 | 15 | 3 | 2 | 20 | 46 | 120 | 248 | 418:558$182 | 608:699$090 | 142:373$174 | 1.169:630$446 | 4:716$251 |
| Total em 1926 | 24 | 5 | 95 | 2 | — | 25 | 29 | — | 180 | 249:289$531 | 324:293$980 | 156:040$597 | 729:624$108 | 3:840$126 |
| Differença para mais em 1927 | 13 | — | — | 1 | 2 | — | 17 | 120 | 68 | 169:268$651 | 284:405$110 | — | 440:006$338 | 876$125 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | 80 | — | — | 5 | — | — | — | — | — | 13:667$423 | — | — |

## Reparação do Material Rodante — Resumo

### Vagões de 1m,60

| SÉRIES | QUANTIDADE DE VAGÕES | | | | | | | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | MÉDIA POR ESPECIE DE REPARAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Engenho de Dentro | Entre Rios | Palmyra | Lafayette | Cachoeira | Norte | Bello Horizonte | Total | | | | | |
| FP | 7 | — | — | — | — | 1 | — | 8 | 6:731$244 | 16:467$472 | 2:012$385 | 25:211$101 | 3:151$387 |
| FQ | 7 | — | — | — | — | 3 | — | 10 | 6:856$989 | 9:210$325 | 1:718$457 | 17:785$771 | 1:778$577 |
| FV | 13 | — | — | — | — | 11 | — | 24 | 19:011$720 | 48:533$314 | 3:383$890 | 70:978$924 | 2:957$455 |
| G | 1 | — | — | — | — | 1 | 1 | 3 | 1:739$435 | 1:962$072 | — | 3:701$507 | 1:233$835 |
| GH | 2 | — | — | — | — | 1 | — | 3 | 4:053$735 | 2:721$009 | 2:298$969 | 9:073$713 | 3:024$571 |
| H | 16 | 22 | — | — | — | 55 | — | 93 | 83:584$737 | 279:335$101 | 54:512$599 | 417:432$437 | 4:488$520 |
| HJ | 6 | — | — | — | — | 4 | — | 10 | 9:108$759 | 31:336$538 | 7:688$035 | 48:133$332 | 4:813$333 |
| J | 4 | — | — | — | — | — | — | 4 | 3:791$316 | 9:933$620 | — | 13:724$936 | 3:431$234 |
| JJ | — | — | — | — | — | 7 | — | 7 | 2:029$365 | 3:785$800 | 1:393$262 | 7:208$427 | 1:029$775 |
| K | 9 | — | — | — | — | — | — | 9 | 10:374$590 | 23:516$331 | 7:538$585 | 41:429$906 | 4:603$322 |
| KF | 3 | — | — | — | — | 4 | — | 7 | 3:315$953 | 6:436$527 | 637$162 | 10:389$647 | 1:484$235 |
| M | 4 | 1 | 1 | — | — | 2 | — | 8 | 3:095$063 | 10:264$181 | — | 13:359$244 | 1:669$905 |
| N | 3 | — | — | — | — | 3 | — | 6 | 2:865$899 | 3:925$754 | 161$331 | 6:953$034 | 1:158$839 |
| NA | 23 | 179 | — | — | — | 5 | 21 | 228 | 52:162$102 | 135:618$332 | 16:107$145 | 203:887$570 | 894$243 |
| NB | 7 | 1 | — | — | — | — | — | 8 | 2:754$135 | 4:467$849 | 716$880 | 7:938$864 | 992$358 |
| NC | 2 | — | — | — | — | — | — | 2 | 546$042 | 2:217$458 | — | 2:763$500 | 1:381$750 |
| NL | 123 | 8 | — | — | — | 67 | 2 | 205 | 97:343$133 | 217:509$323 | 49:832$791 | 364:685$247 | 1:778$952 |
| NM | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 | 262$858 | 221$230 | — | 484$138 | 484$138 |
| OO | 22 | 3 | — | — | — | 7 | — | 32 | 14:960$538 | 30:267$300 | 4:740$015 | 49:967$903 | 1:561$496 |
| OT | 45 | 3 | — | — | — | 20 | — | 68 | 21:498$260 | 37:973$782 | 9:100$896 | 68:572$938 | 1:008$425 |
| Q | 13 | 10 | — | — | — | 9 | — | 32 | 16:445$835 | 25:589$222 | 9:120$500 | 51:155$557 | 1:598$611 |
| QL | 5 | 1 | — | — | — | 9 | — | 15 | 4:505$965 | 5:128$322 | 1:905$883 | 11:540$170 | 769$344 |
| QM | — | 1 | — | — | — | 6 | — | 7 | 1:946$912 | 4:742$627 | 532$907 | 7:222$476 | 1:031$782 |
| T | 60 | 26 | — | — | — | 15 | — | 101 | 36:049$009 | 99:101$521 | 17:462$762 | 152:613$382 | 1:511$023 |
| TB | | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 145$521 | 328$600 | — | 474$121 | 474$121 |
| TG | 1 | — | — | — | — | 1 | — | 2 | 896$726 | 2:125$215 | 660$884 | 3:682$825 | 1:846$462 |
| TQ | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 495$331 | 273$838 | 275$050 | 1:044$219 | 1:044$219 |
| V | 104 | 26 | — | 1 | 3 | 53 | — | 187 | 120:889$301 | 267:388$583 | 49:942$313 | 438:220$107 | 2:343$423 |
| VA | 52 | 18 | — | — | — | 103 | 4 | 177 | 75:226$551 | 127:967$836 | 29:058$431 | 232:252$828 | 1:312$162 |
| VB | 19 | 20 | — | — | — | 42 | 6 | 87 | 25:779$725 | 42:936$524 | 7:625$523 | 76:341$772 | 877$491 |
| VM | 19 | 6 | — | — | — | 18 | — | 43 | 23:741$071 | 56:749$440 | 10:288$602 | 90:779$113 | 2:111$142 |
| VK | 3 | — | — | — | — | — | — | 3 | 3:966$717 | 10:515$487 | 3:034$906 | 17:517$110 | 5:839$036 |
| Total em 1927 | 578 | 326 | 1 | 1 | 3 | 449 | 34 | 1.392 | 656:174$722 | 1.518:600$633 | 291:750$563 | 2.466:525$918 | 1:771$929 |
| Total em 1926 | 674 | 182 | 6 | — | — | 255 | — | 1.117 | 591:506$481 | 1.309:518$017 | 426:705$495 | 2.327:729$993 | 2:083$912 |
| Differença para mais em 1927 | — | 144 | — | 1 | 3 | 194 | 34 | 275 | 64:668$241 | 209:082$616 | — | 138:795$925 | — |
| Differença para menos em 1927 | 96 | — | 5 | — | — | — | — | — | — | — | 134:954$932 | — | 311$983 |

# Reparação do material rodante. — Resumo

## Vagões de 1m,00

| SÉRIES | QUANTIDADE DE VAGÕES | | | | | | | | | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | MÉDIA POR SÉRIE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Entre Rios | Palmyra | Lafayette | Sete Lagôas | Cachoeira | Valença | Alfredo Maia | Corinthio | Bello Horizonte | Total | | | | | |
| DL. | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 | 354$157 | 1:395$373 | — | 1:750$030 | 1:750$030 |
| FV. | 3 | — | — | — | — | 1 | — | — | — | 4 | 930$287 | 1:958$516 | 604$971 | 3:499$774 | 874$943 |
| H | 13 | 1 | — | 94 | — | 5 | — | 4 | — | 117 | 65:401$742 | 183:920$910 | 24:984$908 | 274:397$560 | 2:345$278 |
| HJ. | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | 1 | 333$302 | 5:314$332 | 698$084 | 6:345$718 | 6:345$718 |
| L. | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 | 384$830 | 359$540 | — | 744$370 | 744$370 |
| NA. | 3 | — | — | 46 | — | 3 | — | — | — | 52 | 9:127$255 | 44:756$023 | 6:113$245 | 59:996$523 | 1:153$779 |
| NB. | — | — | — | 7 | — | — | — | 3 | 1 | 11 | 3:398$087 | 5:303$320 | 653$313 | 9:414$726 | 855$884 |
| NM | 7 | — | — | 31 | — | 3 | — | 3 | — | 44 | 17:204$313 | 46:715$102 | 7:759$321 | 71:678$736 | 1:629$062 |
| NL. | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 | 191$176 | 418$443 | — | 609$619 | 609$619 |
| OO. | — | — | — | 2 | — | — | — | 1 | — | 3 | 699$325 | 3:367$907 | 480$490 | 4:547$722 | 1:515$907 |
| OT. | 24 | 3 | 3 | 30 | 1 | 13 | — | — | — | 74 | 35:183$993 | 89:716$470 | 12:455$970 | 137:356$446 | 1:856$168 |
| Q | — | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | 2 | 878$144 | 850$626 | — | 1:728$770 | 864$385 |
| T | 26 | 3 | 1 | 51 | 2 | 7 | — | 14 | 4 | 108 | 47:693$425 | 161:548$547 | 24:063$990 | 233:310$962 | 2:160$286 |
| TA. | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 216$559 | 1:536$018 | 258$881 | 1:981$458 | 1:981$458 |
| TG. | — | — | — | 1 | — | — | — | — | 2 | 3 | 1:597$764 | 2:939$681 | 1:092$850 | 5:630$295 | 1:876$765 |
| TV. | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | 1 | 423$092 | 507$466 | — | 930$558 | 930$558 |
| V | 28 | 6 | 3 | 54 | 4 | 26 | 2 | 3 | — | 126 | 54:542$417 | 137:380$005 | 20:463$057 | 212:385$479 | 1:685$599 |
| VA. | 1 | — | — | 11 | — | 5 | — | 1 | — | 18 | 6:332$031 | 20:347$233 | 3:426$588 | 30:105$902 | 1:672$550 |
| VB. | — | — | — | 19 | — | — | — | 1 | — | 20 | 8:623$930 | 14:537$425 | 4:103$815 | 27:325$230 | 1:366$267 |
| VM | 9 | — | — | 43 | — | 7 | — | 1 | — | 60 | 28:677$854 | 57:890$958 | 12:352$601 | 98:921$413 | 1:648$690 |
| VS. | — | — | — | 1 | — | 2 | — | — | — | 3 | 2:481$385 | 4:261$219 | — | 6:742$604 | 2:247$534 |
| Total em 1927 | 115 | 14 | 7 | 394 | 7 | 74 | 2 | 31 | 7 | 651 | 284:776$183 | 785:115$620 | 119:512$092 | 1.189:403$895 | 1:827$041 |
| Total em 1926 | 144 | 6 | 12 | 415 | 1 | 62 | 2 | 29 | — | 671 | 247:397$222 | 781:137$834 | 201:812$350 | 1.230:347$406 | 1:830$874 |
| Differença para mais em 1927 | — | 8 | — | — | 6 | 12 | — | 2 | 7 | — | 37:378$961 | 3:977$786 | — | — | — |
| Differença para menos em 1927 | 29 | — | 5 | 21 | — | — | — | — | — | 20 | — | — | 82:300$258 | 40:943$511 | 3$833 |

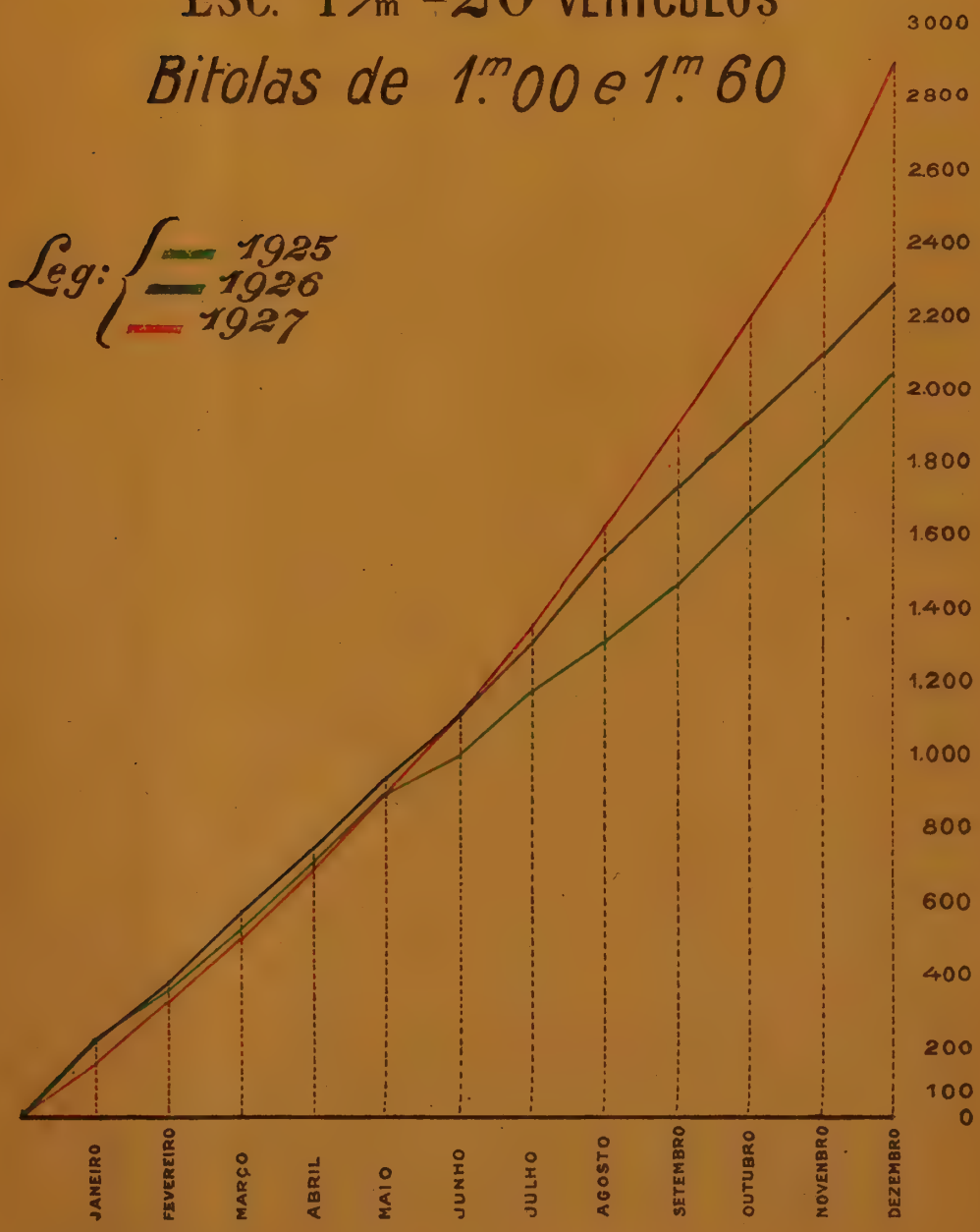
# VEHICULOS ENTREGUES AO TRAFEGO

## ACCUMULANDO MENSALMENTE

## *ENGENHO DE DENTRO E DEPOSITOS*

## Esc. 1m/m = 20 VEHICULOS

## *Bitolas de 1.m00 e 1.m60*




IMPRENSA NACIONAL

## Reparação do material rodante

### Auto-motrizes de 1m,00

| HISTORICO | QUANTIDADE | | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | MÉDIA DA REPARAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Engenho de Dentro | Portella | Total | | | | | |
| Auto-motrizes. . | — | 5 | 5 | 6:435$742 | 5:635$469 | 1:758$159 | 13:879$370 | 2:775$874 |
| Total em 1927 . | — | 5 | 5 | 6:435$742 | 5:685$469 | 1:758$159 | 13:879$370 | 2:775$874 |
| | | | | *Tenders de 1m,00* | | | *Reparações médias* | |
| Mogul . . . . | — | 1 | 1 | 1:280$879 | 646$909 | 705$129 | 2:632$917 | 2:632$917 |
| Total em 1927 . | — | 1 | 1 | 1:280$879 | 646$909 | 705$129 | 2:632$917 | 2:632$917 |
| | | | | *Tenders de 1m,60* | | | *Reparações médias* | |
| Americano. . . | 2 | — | 2 | 2:721$299 | 6:771$616 | 2:037$810 | 11:530$725 | 5:765$362 |
| Total em 1927 . | 2 | — | 2 | 2:721$299 | 6:771$616 | 2:037$810 | 11:530$725 | 5:765$362 |
| | | | | | | | *Reparações pequenas* | |
| Prairie . . . . | 3 | — | 3 | 940$058 | 213:548$900 | 21:824$920 | 236:313$878 | 78:771$292 |
| Total em 1927 . | 3 | — | 3 | 940$058 | 213:548$900 | 21:824$920 | 236:313$878 | 78:771$292 |
| | | | | | | | *Resumo* | |
| Americano. . . | 2 | — | 2 | 2:721$299 | 6:771$616 | 2:037$810 | 11:530$725 | 5:765$362 |
| Prairie . « . . | 3 | — | 3 | 940$058 | 213:548$900 | 21:824$920 | 236:313$878 | 78:771$292 |
| Total em 1927 . | 5 | — | 5 | 3:661$357 | 220:320$516 | 23:862$730 | 247:844$603 | 49:568$920 |

## Reparação do material rodante pela industria particular

### Carros de 1m,60

TRAJANO DE MEDEIROS & COMP.

| SERIES | QUANTIDADE | CUSTO | |
|---|---|---|---|
| | | Parcial | Total |
| B. | 3 | 34:000$000 | 102:000$000 |
| B. | 10 | 9:000$000 | 90:000$000 |
| BD | 1 | 35:000$000 | 35:000$000 |
| D | 4 | 34:000$000 | 136:000$000 |
| D | 10 | 2:250$000 | 22:500$000 |
| D M. | 4 | 30:000$000 | 120:000$000 |
| Enfermos | 2 | 7:500$000 | 15:000$000 |
| FS | 1 | 31:000$000 | 31:000$000 |
| | 35 | | 551:590$000 |

COMPANHIA BRASILEIRA DE MATERIAL RODANTE

| SERIES | QUANTIDADE | CUSTO | |
|---|---|---|---|
| | | Parcial | Total |
| D. | 1 | — | 25:657$000 |
| D. | 1 | — | 23:650$000 |
| D. | 1 | — | 25:400$000 |
| D. | 1 | — | 21:750$000 |
| D. | 1 | — | 21:800$000 |
| D. | 1 | — | 22:400$000 |
| FS | 1 | — | 17:580$000 |
| FS | 1 | — | 17:550$000 |
| FS | 1 | — | 17:300$000 |
| FS | 1 | — | 17:440$000 |
| | 10 | | 210:527$000 |

### Recapitulação

| Firmas | Quantidade | Importancia |
|---|---|---|
| Trajano de Medeiros & Comp | 35 | 551:500$000 |
| Companhia Brasileira de Material Rodante | 10 | 210:527$000 |
| | 45 | 762:027$000 |

## Reparação do material rodante pela industria particular

### Vagões de 1m,60

TRAJANO DE MEDEIROS & COMP.

| Series | Quantidade | CUSTO Parcial | CUSTO Total |
|---|---|---|---|
| HJ | 2 | 15:250$000 | 30:500$000 |
| JJ | 5 | 14:200$000 | 71:000$000 |
| K | 7 | 15:200$000 | 106:400$000 |
| K | 9 | 17:000$000 | 153:000$000 |
| LE | 3 | 10:850$000 | 32:550$000 |
| NA | 3 | 7:700$000 | 23:100$000 |
| NL | 11 | 11:500$000 | 126:500$000 |
| O | 9 | 13:900$000 | 125:100$000 |
| T | 1 | 9:950$000 | 9:950$000 |
| TG | 1 | 8:800$000 | 8:800$000 |
| V | 10 | 1:750$000 | 17:500$000 |
| V | 11 | 11:900$000 | 130:900$000 |
| VA | 15 | 10:100$000 | 151:500$000 |
| | 87 | — | 986:800$000 |

COMPANHIA BRASILEIRA DE MATERIAL RODANTE

| Series | Quantidade | CUSTO Parcial | CUSTO Total |
|---|---|---|---|
| NL | 10 | 12:000$000 | 120:000$000 |
| OT | 1 | 3:000$000 | 3:000$000 |
| VB | 9 | 9:600$000 | 86:400$000 |
| | 20 | — | 209:400$000 |

COMPANHIA PAULISTA DE MATERIAL FERROVIARIO

| Series | Quantidade | CUSTO Parcial | CUSTO Total |
|---|---|---|---|
| KF | 2 | 11:251$400 | 22:502$800 |
| KF | 1 | 11:285$400 | 11:285$400 |
| KF | 3 | 10:487$820 | 31:463$460 |
| V | 4 | 10:487$820 | 41:951$280 |
| V | 2 | 11:285$400 | 22:570$800 |
| VK | 2 | 10:487$820 | 20:975$640 |
| VK | 8 | 11:251$400 | 90:079$200 |
| VK | 2 | 11:285$450 | 22:570$800 |
| | 24 | — | 263:399$380 |

COMPANHIA BRASILEIRA DE MATERIAL FERROVIARIO

| Series | Quantidade | CUSTO | |
|---|---|---|---|
| | | Parcial | Total |
| V | 20 | 13:800$000 | 276:000$000 |
| | 20 | — | 276:000$000 |

H. FOX. DRUMMOND

| Series | Quantidade | CUSTO | |
|---|---|---|---|
| | | Parcial | Total |
| H | 4 | 7:170$000 | 28:680$000 |
| T | 5 | 5:000$000 | 25:000$000 |
| T | 1 | 4:800$000 | 4:800$000 |
| VB | 11 | 5:000$000 | 55:000$000 |
| | 21 | — | 113:480$000 |

## Recapitulação

| Firmas | Quantidade | Importancia |
|---|---|---|
| Trajano de Medeiros & Comp. | 87 | 936:800$000 |
| Companhia Brasileira de Material Rodante | 20 | 209:400$000 |
| » Paulista de Material Ferroviario | 24 | 263:399$380 |
| » Brasileira de Material Ferroviario | 20 | 276:000$000 |
| H. Fox Drumond | 21 | 113:480$000 |
| Total | 172 | 1.849:079$380 |

# CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE

## Locomotivas de 1m,00

| TYPOS | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| American | 28:954$892 | 28:152$096 | 9:443$887 | 66:550$875 |
| Brooks | 253$653 | 179$406 | — | 433$059 |
| Consolidation | 116:063$424 | 168:477$038 | 45:382$728 | 329:923$190 |
| Manobras | 10:746$153 | 15:632$197 | 3:619$269 | 29:997$619 |
| Mogul | 13:343$660 | 13:975$458 | 3:754$005 | 31:073$123 |
| Mikado | 76:053$315 | 89:485$501 | 21:952$632 | 187:491$448 |
| Mallet | 8:364$818 | 16:695$588 | 3:858$597 | 28:919$003 |
| Mastodonte | 10:461$200 | 24:266$270 | 2:941$881 | 37:669$351 |
| Paciüc | 8:495$309 | 11:219$284 | 3:262$189 | 22:976$782 |
| Ten-Wheel | 93:816$446 | 100:556$807 | 32:247$511 | 226:620$764 |
| Total em 1927 | 366:552$870 | 468:639$645 | 126:462$699 | 961:655$214 |
| Total em 1926 | 297:368$737 | 387:235$245 | 187:699$844 | 872:303$827 |
| Differença para mais em 1927 | 69:184$133 | 81:404$399 | — | 89:351$387 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | 61:237$145 | — |

## Locomotivas de 1m,60

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| American | 286:497$597 | 370:078$835 | 82:647$803 | 739:224$236 |
| Consolidation | 370:658$510 | 659:578$025 | 127:980$448 | 1.158:216$985 |
| Manobras | 6:627$833 | 25:174$527 | 3:918$827 | 35:721$187 |
| Mogul | 149:677$577 | 204:520$768 | 46:457$310 | 400:655$655 |
| Mikado | 88:732$711 | 100:913$313 | 26:887$390 | 216:533$414 |
| Mallet | 105:711$869 | 146:614$946 | 45:377$298 | 297:704$113 |
| Mastodonte | 45:667$894 | 92:185$242 | 18:492$214 | 156:345$350 |
| Prairie | 107:437$237 | 212:935$280 | 40:947$966 | 361:320$483 |
| Pacific | 222:778$671 | 336:904$568 | 67:799$480 | 627:482$719 |
| Ten-Weel | 165:931$608 | 236:518$778 | 62:516$692 | 464:967$078 |
| Tanque | 88$081 | 14$270 | 45$467 | 147$818 |
| Total em 1927 | 1.549:809$588 | 2.385:438$553 | 523:070$895 | 4.458:319$038 |
| Total em 1926 | 1.330:624$291 | 2.103:723$995 | 875:684$493 | 4 310:032$779 |
| Differença para mais em 1927 | 219:185$297 | 281:714$558 | — | 148:286$259 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | 352:613$598 | — |

Conservação do material rodante

**Carros da**

| CONSERVAS | OLEOS | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CARRO | | MACHINA | | CYLINDRO | | BANHA | | PEIXE |
| | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros |
| D. Pedro II | 17.003.000 | 6:941$018 | — | — | 69.000 | 27$170 | — | — | — |
| De doro | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Carpintaria de D. Pedro II | -- | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Santa Cruz | 2.262 | 704$049 | — | — | — | — | — | — | — |
| Belém | 5.318,667 | 2:141$473 | 538,000 | 220$949 | 178.000 | 87$211 | — | — | — |
| Barra | 2 533,000 | 1:041$473 | 716,000 | 328$185 | — | — | — | — | — |
| Entre-Rios | 2.495,000 | 1:075$224 | 3,500 | 1$400 | — | — | — | — | — |
| Mariano Procopio | 1.151,000 | 462$330 | — | — | — | — | — | — | — |
| Sitio | 2.211,000 | 913$372 | 129,000 | 68$016 | — | — | — | — | — |
| Palmyra | 4.004,000 | 1:666$105 | — | — | — | — | — | — | — |
| Lafayette | 20.877,000 | 8:036$270 | 1.075,000 | 466$364 | 935,000 | 514$730 | — | — | — |
| Burnier | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Bello Horizonte | 9.403,000 | 3:835$739 | 105,000 | 22$050 | — | — | — | — | — |
| Brumadinho | 297,100 | 121$483 | — | — | — | — | — | — | — |
| Cachoeira | 5.000,000 | 2:177$918 | 18,000 | 7$596 | — | — | — | — | — |
| Cruzeiro | 15.624,000 | 7:129$550 | — | — | 350,000 | 147$350 | — | — | — |
| Rezende | 1.918.000 | 831$539 | — | — | 70,000 | 38$500 | — | — | — |
| Jacaréhy | 1.244,000 | 534$190 | — | — | — | — | — | — | — |
| Taubaté | 320,000 | 120$640 | — | — | — | — | — | — | — |
| Norte | 17.244,000 | 7:480$235 | 13,000 | 4$641 | — | — | 35,000 | 172$050 | 1,000 |
| Total em 1927 | 106.650,029 | 45:212$608 | 2.597,500 | 1:119$201 | 1.602,000 | 814$961 | 35,000 | 172$050 | 1,000 |
| Total em 1926 | 108.245,000 | 51:298$385 | 4.557,000 | 1:861$356 | 2.083,000 | 1:340$464 | 97,000 | 486$258 | 26,000 |
| Diff. para mais em 1927 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Diff. para menos em 1927 | 1.594,971 | 6:035$777 | 1.959,500 | 742$155 | 481,000 | 525$503 | 62,000 | 314$208 | 25,000 |

pelas conservas da tracção

**bitola de 1m,60**

| OLEOS | | | | | ESTOPA DE: | | | | GRAXA | | KEROZENE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PEIXE | SUPER-AQUECEDOR | | DYNAMO | | LÃ | | ALGODÃO | | | | | |
| Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em kilos | Importancia | Quantidade em kilos | Importancia | Quantidade em kilos | Importancia | Quantidade em litros | Importancia |
| — | — | — | — | — | — | — | 4.915.000 | 9:342$993 | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | 460.000 | 793$228 | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | 620.000 | 1:158$846 | 234.000 | 368$766 | 244.000 | 293$543 | 136.000 | 108$775 |
| — | — | — | — | — | 858.000 | 1:607$835 | 671.000 | 1:160$781 | 219.000 | 240$753 | 125.000 | 101$876 |
| — | — | — | — | — | 420.700 | 785$956 | 16.500 | 24$835 | 123.000 | 135$708 | 18.000 | 15$446 |
| — | — | — | — | — | 175.500 | 322$273 | — | — | 13.000 | 14$820 | — | — |
| — | — | — | — | — | 507.000 | 778$699 | 5.000 | 12$055 | 50.000 | 79$081 | 60.000 | 45$884 |
| — | — | — | — | — | 862 500 | 836$315 | 21.000 | 29$400 | 89.000 | 99$738 | 29.000 | 23$200 |
| — | — | — | — | — | 1.949.200 | 3:337$436 | 598.400 | 1:002$730 | 2.000 | 2$072 | 226 500 | 184$042 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | 989.000 | 1:645$786 | — | — | 192.000 | 208$955 | 101.000 | 81$931 |
| — | — | — | — | — | 31.300 | 59$103 | 10.000 | 14$500 | — | — | 10.500 | 9$532 |
| — | — | — | — | — | 576.000 | 1:019$862 | 367.000 | 547$287 | 268.000 | 285$711 | 108.000 | 85$453 |
| — | — | — | 6,000 | 4$200 | 1.876.000 | 3:426$628 | 126.000 | 190$811 | 77.500 | 94$856 | 119.000 | 94$582 |
| — | — | — | — | — | 204.000 | 377$203 | 20.000 | 28$324 | 147.000 | 169$981 | 60.500 | 45$097 |
| — | — | — | — | — | 339.000 | 650$540 | — | — | — | — | 72 000 | 55$044 |
| — | — | — | — | — | 96.000 | 138$600 | — | — | — | — | 20.500 | 14$350 |
| 1$725 | — | — | — | — | 2.494.000 | 4:411$660 | 132.000 | 221$695 | 5.600 | 6$884 | 154.000 | 124$153 |
| 1$725 | — | — | 6,000 | 4$200 | 12.068.200 | 20:616$742 | 7.575.900 | 13:737$405 | 1.430.100 | 1:632$102 | 1.240.000 | 989$365 |
| 60$057 | 322,000 | 238$038 | — | — | 12.965.000 | 33:208$119 | 7.703.000 | 12:139$521 | 1.439.000 | 1:626$910 | 4.027.000 | 2:947$189 |
| — | — | — | 6,000 | 4$200 | — | — | — | 1:597$884 | — | 5$192 | 2.787.000 | 1:957$824 |
| 58$332 | 322,000 | 238$038 | — | — | 896.800 | 12:591$377 | 127.100 | — | 8.900 | — | — | — |

## Conservação do material rodante pelas conservas da tracção

### Carros de 1m,60

| CONSERVAS | DIVERSOS | TOTAL DE: | | PERCENTAGENS DE: | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Importancia | Material | Pessoal | Administração | Depreciação | |
| D. Pedro II | 192:968$125 | 209:279$306 | 130:198$083 | 26:626$836 | 9:762$842 | 375:937$067 |
| Deodoro | 7:382$885 | 7:382$885 | 36:037$091 | 12:229$636 | 738$289 | 56:387$901 |
| Carpintaria de D. Pedro II | 22:662$085 | 22:662$085 | 43:251$006 | 21:625$501 | 2:266$208 | 89:804$800 |
| Santa Cruz | 10:771$322 | 12:268$599 | 23:502$992 | 5:406$118 | 216$913 | 41:394$622 |
| Belém | 24:175$110 | 28:554$673 | 20:822$845 | — | — | 49:377$518 |
| Barra | 38:834$611 | 43:315$514 | 42:333$597 | — | — | 85:649$111 |
| Entre Rios | 5:754$708 | 7:793$277 | 10:190$702 | — | — | 17:983$979 |
| Mariano Procopio | 9:211$681 | 10:011$101 | 5:730$983 | — | — | 15:742$087 |
| Sitio | 1:718$692 | 3:615$799 | 6:340$484 | 2:066$573 | 332$383 | 12:355$239 |
| Palmyra | 9:211$568 | 11:926$326 | 7:546$803 | 1:972$387 | 723$105 | 22:168$627 |
| Lafayette | 11:537$507 | 25:081$151 | 16:111$154 | 4:088$793 | — | 45:281$098 |
| Burnier | — | — | 80$314 | 33$377 | — | 113$691 |
| Bello Horizonte | 41:728$388 | 47:522$849 | 16:061$103 | 2:103$778 | — | 65:687$730 |
| Brumadinho | 571$075 | 775$693 | 620$837 | 310$418 | — | 1:706$948 |
| Cachoeira | 14:068$308 | 18:192$135 | 13:960$487 | 2:746$634 | 699$176 | 35:598$432 |
| Cruzeiro | 26:545$412 | 37:633$389 | 12:571$050 | 3:127$608 | 1:297$946 | 54:629$993 |
| Rezende | 6:013$851 | 7:504$495 | 7:423$664 | 1:751$334 | 361$760 | 17:041$253 |
| Jacaréhy | 3:048$171 | 4:287$945 | 22:800$100 | 4:876$600 | 146$962 | 32:111$607 |
| Taubaté | 942$297 | 1:215$887 | 3:261$600 | 1:630$800 | 121$588 | 6:229$875 |
| Norte | 46:393$960 | 58:817$003 | 35:333$352 | 10:548$703 | 3:871$099 | 108:570$162 |
| Total em 1927 | 473:539$756 | 557:840$115 | 454:178$253 | 101:215$101 | 20:538$271 | 1.133:771$740 |
| Total em 1926 | 797:567$206 | 902:773$503 | 668:672$612 | 328:722$204 | 95:881$439 | 1.996:049$758 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | — | — | — | — |
| Differença para menos em 1927 | 324:027$450 | 344:933$388 | 214:494$359 | 227:507$103 | 75:343$168 | 862:278$018 |

Conservação do material rodante pelas conservas da tracção

## Conservação do material rodante

### Carros

| CONSERVAS | OLEOS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CARRO | | MACHINA | | CYLINDRO | | SUPER-AQUECEDOR | | BANHA | |
| | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros | Importancia |
| Belém | 2.659.333 | 1:070$736 | 269.000 | 110$425 | 89.000 | 43$605 | — | — | — | — |
| Entre-Rios | 1.249 000 | 538$481 | 1.500 | $600 | — | — | — | — | — | — |
| Palmyra | 36.000 | 11$236 | -- | — | — | — | — | — | — | — |
| Lafayette | 14.175.000 | 5:052$836 | 1.056.000 | 437$640 | 417.000 | 212$310 | — | — | 3.000 | 13$800 |
| Ponte Nova | 1.549.000 | 713$794 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Bello Horizonte | 13.462.500 | 5:406$817 | 210.000 | 66$360 | — | — | — | — | — | — |
| Sabará | 5.925.707 | 2:637$687 | 8.000 | 2$528 | — | — | — | — | — | — |
| Burnier | 2.397.000 | 958$098 | 21.000 | 10$350 | — | — | — | — | — | — |
| Joaquim Murtinho | 318.000 | 100$794 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Sete Lagôas | 3.758.000 | 1:554$707 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Curvello | 1.759.000 | 832$574 | 6.000 | 2$100 | — | — | — | — | — | — |
| Governador Portella | 1.156.434 | 401$593 | 114.900 | 42$949 | — | — | — | — | — | — |
| Porto Novo | 1.233.800 | 396$096 | — | — | 66.700 | 53$467 | — | — | — | — |
| Valença | 589.000 | 219$857 | 15.000 | 3$648 | — | — | — | — | — | — |
| Juparanã | 1.018.000 | 373$024 | 1.500 | $768 | — | — | — | — | — | — |
| Santa Rita | 298.000 | 118$638 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Alfredo Maia | 21.127.000 | 8:466$260 | 380.700 | 171$414 | 2.000 | $874 | — | — | — | — |
| Corintho | 6.827.000 | 3:000$728 | 102.800 | 33$207 | — | — | — | — | — | — |
| Piquete | 116.000 | 48$871 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total em 1927 | 79.653.774 | 31:902$827 | 2.186.400 | 881$989 | 574.700 | 310$256 | — | — | 3 000 | 13$800 |
| Total em 1926 | 66.289.000 | 32:045$368 | 1.921.000 | 895$050 | 7.288.000 | 4:900$581 | 287.000 | 225$210 | — | — |
| Differença para mais em 1927 | 13.364.774 | — | 265.400 | — | — | — | — | — | 3.000 | 13$800 |
| Differença para menos em 1927 | — | 142$541 | — | 13$061 | 6.713.300 | 4:590$325 | 287.000 | 225$210 | — | — |

pelas conservas da tracção

**de 1m,00**

| OLEOS | | ESTOPA | | | | GRAXA | | KEROZENE | | GAZOLINA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DYNAMO | | LÃ | | ALGODÃO | | | | | | | |
| Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em kilos | Importancia | Quantidade em kilos | Importancia | Quantidade em kilos | Importancia | Quantidade em litros | Importancia | Quantidade em litros | Importancia |
| — | — | 345.000 | 579$425 | 118.000 | 184$383 | 121.000 | 146$771 | 67.000 | 54$387 | — | — |
| — | — | 209.100 | 383$233 | 13.500 | 20$760 | 62.000 | 67$910 | 10.000 | 8$524 | — | — |
| — | — | 9.000 | 7$133 | — | — | 6.000 | 7$544 | — | — | — | — |
| — | — | 1.496.400 | 2:722$027 | 461.900 | 797$610 | 14.000 | 14$504 | 239.500 | 195$152 | — | — |
| — | — | 73.000 | 123$110 | 5.500 | 8$537 | — | — | 16.000 | 12$180 | — | — |
| — | — | 1.073.000 | 1:946$088 | 3.000 | 4$239 | 450.000 | 481$389 | 149.000 | 123$449 | — | — |
| — | — | 930.574 | 1:572$370 | — | — | 152.800 | 117$835 | 133.500 | 110$093 | — | — |
| — | — | 253.250 | 552$143 | 27.100 | 48$490 | 3.000 | 3$108 | 77.000 | 61$444 | — | — |
| — | — | 18.000 | 37$800 | 2.000 | 5$520 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | 182.000 | 343$200 | 11.000 | 19$272 | 16.000 | 25$830 | 48.000 | 40$105 | — | — |
| — | — | 185.583 | 404$203 | 9.500 | 16$500 | 28.000 | 32$592 | 32.000 | 26$280 | — | — |
| — | — | 178.300 | 394$692 | 139.200 | 185$547 | 38.000 | 49$208 | 138.330 | 126$208 | — | — |
| — | — | 83.800 | 189$668 | 0,500 | $772 | 6.600 | 8$376 | 38.400 | 30$674 | — | — |
| — | — | 71.000 | 123$740 | 73.000 | 93$202 | 5.000 | 5$665 | 48.000 | 37$359 | — | — |
| — | — | 84.000 | 149$683 | 27.500 | 37$381 | 5.000 | 5$665 | 45.000 | 35$551 | — | — |
| — | — | 58.000 | 113$640 | 2.000 | 2$352 | 0,500 | $387 | 5.000 | 4$176 | — | — |
| 40.000 | 31$600 | 3.056.667 | 5:826$177 | 230.700 | 361$085 | 23.700 | 26$926 | 556.000 | 447$200 | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 32.500 | 35$495 | — | — | — | — |
| — | — | 7.000 | 15$450 | 16.000 | 25$007 | — | — | — | — | — | — |
| 40.000 | 31$600 | 8.313.674 | 15:483$782 | 1.140.400 | 1:810$657 | 965.000 | 1:029$205 | 1.602.730 | 1:312$782 | — | — |
| — | — | 8.001.000 | 20:393$454 | 2.438.000 | 3:486$226 | 730.000 | 954$640 | 2.150 000 | 1:572$111 | 62.000 | 53$660 |
| 40.000 | 31$600 | 312.674 | — | — | — | 235.000 | 74$565 | — | — | — | — |
| — | — | — | 4:909$672 | 1.297.600 | 1:675$569 | — | — | 547.270 | 259$329 | 62.000 | 53$660 |

## Conservação do material rodante pelas conservas da tracção

### Carros de 1m,00

| CONSERVAS | DIVERSOS | TOTAL | | PERCENTAGENS | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Importancia | Material | Pessoal | Administração | Depreciação | |
| Belém | 12:087$604 | 14:277$336 | 10:411$423 | — | — | 24:688$759 |
| Entre-Rios | 2:877$356 | 3:896$864 | 5:095$351 | — | — | 8:992$215 |
| Palmyra | 2:217$188 | 2:243$101 | 1:626$438 | 478$481 | 200$275 | 4:548$295 |
| Lafayette | 15:635$241 | 25:081$120 | 17:875$637 | 5:031$046 | — | 47:987$803 |
| Ponte Nova | 2:287$129 | 3:144$750 | 1:168$719 | 271$794 | — | 4:585$263 |
| Bello Horizonte | 36:580$677 | 44:609$019 | 15:143$310 | 2:923$501 | — | 62:675$830 |
| Sabará | 10:845$650 | 15:286$163 | 7:810$872 | 1:379$000 | — | 24:476$035 |
| Burnier | 19:171$699 | 20:805$332 | 4:944$529 | 1:030$674 | — | 26:780$535 |
| Joaquim Murtinho | 298$211 | 442$325 | 165$938 | 82$969 | — | 691$232 |
| Sete Lagôas | 9:201$656 | 11:184$770 | 7:402$835 | — | — | 18:587$623 |
| Curvello | 5:091$471 | 6:405$720 | 3:752$832 | — | — | 10:158$552 |
| Governador Portella | 3:216$747 | 4:410$944 | 9:210$752 | — | — | 13:627$696 |
| Porto Novo | 82$875 | 761$928 | 3:263$932 | — | — | 4:025$860 |
| Valença | 1:696$657 | 2:180$128 | 9:881$305 | — | — | 12:061$433 |
| Juparanã | 1:828$901 | 2:430$973 | 2:807$490 | — | — | 5:238$463 |
| Santa Rita | 1:289$509 | 1:528$402 | 1:215$358 | — | — | 2:743$760 |
| Alfredo Maia | 55:989$976 | 71:321$512 | 65:957$751 | 17:311$162 | 4:590$590 | 159:181$015 |
| Corintho | 19:422$596 | 22:492$026 | — | — | — | 22:492$026 |
| Piquete | 2:427$430 | 2:516$758 | 1:579$275 | 387$194 | 62$243 | 4:545$470 |
| Total em 1927 | 202:248$273 | 255:025$171 | 169:313$765 | 28:895$821 | 4:853$108 | 458:087$865 |
| Total em 1926 | 208:720$904 | 273:247$206 | 158:021$475 | 79:054$314 | 28:141$895 | 538:464$890 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | 11:292$290 | — | — | — |
| Differença para menos em 1927 | 6:472$631 | 18:222$035 | — | 50:158$493 | 13:288$787 | 80:377$025 |

cção

| Importancia | KEROZENE | | GAZOLINA | | DIVERSOS | TOTAL DO MATERIAL | TOTAL DO PESSOAL | PERCENTAGENS DE: | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia | | | | Administração | Depreciação | |
| 785$957 | 18,000 | 15$446 | — | — | 5:754$707 | 7:793$276 | 10:190$702 | — | — | 17:983$978 |
| 45$071 | 2,000 | 1$600 | — | — | 6:990$230 | 7:115$157 | 1:563$357 | 459$813 | 494$832 | 9:633$159 |
| 758$703 | 231,000 | 189$066 | — | — | 33:498$823 | 50:162$230 | 28:896$020 | 8:105$662 | — | 87:163$912 |
| 133$390 | 16,000 | 11$984 | — | — | 5:471$835 | 6:289$510 | 1:732$335 | 440$594 | — | 8:462$439 |
| 789$127 | 138,000 | 114$795 | — | — | 29:470$472 | 36:869$962 | 12:909$855 | 2:313$988 | — | 52:093$805 |
| 847$796 | 226,500 | 185$719 | — | — | 45:172$371 | 54:848$025 | 15:621$830 | 2:758$004 | — | 73:227$859 |
| 265$343 | 77,000 | 60$856 | — | — | 36:557$081 | 41:610$677 | 8:483$637 | 1:554$824 | — | 51:649$138 |
| 283$450 | 7,000 | 4$900 | — | — | 1:408$849 | 2:291$565 | 1:187$261 | 593$629 | — | 4:072$455 |
| 586$400 | 97,000 | 80$210 | — | — | 18:403$310 | 22:369$540 | 14:805$707 | — | — | 37:175$247 |
| 308$408 | 65,000 | 52$580 | — | — | 10:182$943 | 12:811$665 | 7:505$664 | — | — | 20:317$329 |
| 793$872 | 276,670 | 252$401 | — | — | 11:799$531 | 14:204$480 | 18:427$973 | — | — | 32:632$453 |
| 360$062 | 54,600 | 44$762 | — | — | 1:248$461 | 2:628$364 | 6:527$864 | — | — | 9:156$228 |
| 141$457 | 27,000 | 20$249 | — | — | 3:097$153 | 4:193$312 | 17:591$501 | — | — | 21:784$813 |
| 213$553 | 65,000 | 50$964 | — | — | 3:059$851 | 3:883$008 | 4:892$745 | — | — | 8:775$753 |
| 27$884 | 17,500 | 14$654 | — | — | 1:724$512 | 1:823$833 | 2:199$989 | — | — | 4:023$822 |
| 913$088 | 278,000 | 223$603 | — | — | 27:994$987 | 35:660$756 | 32:978$875 | 8:655$581 | 2:295$294 | 79:590$506 |
| — | — | — | — | — | 38:845$194 | 44:984$060 | — | — | — | 44:984$060 |
| 19$877 | — | — | — | — | 2:469$759 | 2:623$385 | 3:106$871 | 774$885 | 123$476 | 6:718$617 |
| 58$848 | 135,666 | 108$776 | — | — | 24:175$208 | 28:554$675 | 20:822$846 | — | — | 49:377$521 |
| 52$286 | 1.731,936 | 1:432$565 | — | — | 307:325$277 | 380:717$460 | 209:535$032 | 25:651$980 | 2:913$602 | 618:823$094 |
| 13$896 | 2.921,000 | 2:109$058 | 38,000 | 31$730 | 288:717$217 | 388:977$875 | 187:352$891 | 93:578$393 | 38:893$245 | 708:902$404 |
| — | — | — | — | — | — | — | 22:182$141 | — | — | — |
| 61$610 | 1.189,064 | 676$493 | 38,000 | 31$730 | 18:608$060 | 8:260$395 | — | 67:921$413 | 35:979$643 | 89:978$410 |

# Conservação do material rodante pelas conservas da tracção

## VAGÕES DE 1ª.CLASSE

| CONSERVAS | OLEOS | | | | | | | | | | | | | | ESTOPA DE: | | | | OPANA | | KEROZENE | | DIVERSOS | TOTAL DE: | | PERCENTAGENS DE: | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CARRO | | MACHINA | | CYLINDRO | | BUCHA | | PEIXE | | SUPER-AQUECEDOR | | DYNAMO | | LÃ | | ALGODÃO | | | | | | | | | | | |
| | Quantidade Litros | Importancia | Quantidade Litros | Importancia | Quantidade Litros | Importancia | Quantidade Litros | Importancia | Quantidade Litros | Importancia | Quantidade Litros | Importancia | Quantidade Litros | Importancia | Quantidade Kilos | Importancia | Quantidade Kilos | Importancia | Quantidade Kilos | Importancia | Quantidade Kilos | Importancia | Importancia | Material | Pessoal | Administração | Deprec. | |
| D. Pedro II | [illegible] | [illegible] | | — | 140,000 | [illegible] | | — | — | — | — | — | — | — | — | | 9.830,000 | [illegible] | — | — | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 731:874$135 |
| Deodoro | [illegible] | [illegible] | | | | | — | — | — | | | | | | | — | 1.123,000 | [illegible] | | — | 630,000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 348:[illegible]$14 |
| Carpintaria de D. Pedro II | — | | | | — | | — | — | — | — | — | | | | | | — | | — | — | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Santa Cruz | [illegible] | [illegible] | — | | — | | — | | | — | — | | | | | | 922,000 | [illegible] | — | — | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 56:700$[illegible] |
| Belmonte | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | — | — | — | — | | | | [illegible] | 2:517$606 | 470,000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 94:001$744 |
| Barra | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | | | | — | — | — | | | — | [illegible] | 3:215$872 | 1.344,000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | — | [illegible] |
| Entre-Rios | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | | | | — | — | — | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | — | 171:[illegible]$28 |
| Mariano Procopio | [illegible] | [illegible] | — | | — | | — | | — | — | — | | — | | [illegible] | [illegible] | — | | [illegible] | [illegible] | — | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | — | 35:[illegible]$125 |
| Sitio | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | — | | | — | — | | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | — | 31:487$[illegible] |
| Palmyra | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | — | | | — | — | — | | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 41:[illegible]$02 |
| Lafayette | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | — | | | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Barreiro | [illegible] | [illegible] | | — | | | — | — | | — | | — | | | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | 120:[illegible]$581 |
| Bello Horizonte | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | — | — | | — | | — | | | | [illegible] | [illegible] | — | — | — | — | — | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | 1.747$151 |
| Bromadinho | [illegible] | [illegible] | | | | | | | — | | — | | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | — | 58:[illegible]$552 |
| Cachoeira | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | — | — | — | — | | — | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | [illegible] |
| Cruzeiro | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | | | — | — | | | | 12.000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 71:[illegible]$032 |
| Resende | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | | — | — | | | | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 106:[illegible]$807 |
| Jacarehy | [illegible] | [illegible] | — | | — | | — | — | [illegible] | [illegible] | — | — | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 34:[illegible]$940 |
| Taubaté | [illegible] | [illegible] | | | | — | — | | — | — | — | — | | | [illegible] | | — | — | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 113:[illegible]$282 |
| Norte | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | — | | — | — | [illegible] | [illegible] | — | — | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total de 1927 | [illegible] | 85:212$08 | 6.029,834 | 2:688$510 | 3.664,667 | 2:018$223 | 52.500 | 373$000 | 12.500 | 465$00 | — | — | 12.000 | 84$00 | 21.659,467 | 41:591$190 | 16.401,800 | 29:903$419 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1.000:971$305 | 1.259:373$183 | 976:803$123 | 202:305$347 | 46:501$775 | 2.485:229$827 |
| Total de 1926 | 164.987,000 | 75:686$280 | 9.358,000 | 4.545$917 | 4.375,000 | 2:888$330 | 48,000 | 212$052 | 25,000 | 445$81 | 516,000 | 392$00 | — | | 27.757,000 | 70:765$330 | 12.713,000 | 20:527$236 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 949:240$451 | 1.132:129$278 | 827:938$285 | 112:655$06 | 113:244$30 | 2.485:415$16 |
| Diferença para mais em 1927 | [illegible] | [illegible] | | | | | [illegible] | [illegible] | — | 19$51 | — | — | 12,000 | 84$00 | — | — | 3.748,800 | 9:375$129 | [illegible] | — | | — | 141:731$854 | 127:250$65 | 148:924$37 | — | — | — |
| Diferença para menos em 1926 | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | — | 13,500 | — | 516,000 | 392$00 | — | — | 3.097,533 | 29:174$131 | — | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | — | — | 210:210$29 | 66:602$70 | 717$74 |

ção

| GRAXA | | KEROZENE | | DIVERSOS | TOTAL DE: | | PERCENTAGENS DE: | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Importancia | Quantidade — Kilos | Importancia | Importancia | Material | Pessoal | Administração | Deprec. | |
| | — | — | — | 385:936$248 | 418:558$613 | 260:396$166 | 53:393$672 | 19:525$684 | 751:874$135 |
| | — | 630,000 | 476$750 | 148:773$849 | 152:877$610 | 156:366$815 | 32:844$510 | 6:319$883 | 348:408$818 |
| | — | — | — | 25:504$712 | 25:504$712 | 39:158$761 | 19:576$394 | 2:550$471 | 86:790$368 |
| | — | — | — | 21:542$656 | 24:537$199 | 53:606$111 | 14:506$839 | 1:351$595 | 94:001$744 |
| 57 | 587$085 | 271,334 | 217$550 | 48:350$417 | 57:109$351 | 41:645$692 | — | — | 98:755$043 |
| 00 | 481$506 | 250,000 | 203$752 | 77:669$223 | 86:631$034 | 84:667$194 | — | — | 171:298$228 |
| 00 | 268$534 | 35,000 | 27$390 | 11:509$420 | 15:587$722 | 20:381$406 | — | — | 35:969$128 |
| 00 | 30$780 | — | — | 18:419$610 | 20:025$057 | 11:461$969 | — | — | 31:487$026 |
| 00 | 150$485 | 77,000 | 65$636 | 22:070$356 | 25:661$989 | 10:389$552 | 3:539$381 | 1:669$980 | 41:260$902 |
| 00 | 120$740 | 489,000 | 425$962 | 49:043$114 | 56:608$137 | 28:635$956 | 7:864$731 | 3:128$087 | 96:236$911 |
| | — | 232,000 | 190$330 | 45:112$380 | 75:243$370 | 36:581$479 | 8:258$732 | — | 120:083$581 |
| | — | — | — | — | 631$620 | 841$997 | 273$534 | — | 1:747$151 |
| 00 | 189$185 | 116,000 | 95$949 | 38:999$583 | 44:395$631 | 12:298$192 | 1:980$720 | — | 58:674$552 |
| | — | 16,500 | 12$914 | 685$195 | 1:551$388 | 1:241$674 | 620$837 | — | 3:413$899 |
| 00 | 550$180 | 210,000 | 165$855 | 28:799$036 | 37:009$272 | 27:920$964 | 5:493$265 | 1:460$111 | 71:883$612 |
| 00 | 182$058 | 230,000 | 174$388 | 53:188$155 | 74:957$460 | 25:142$099 | 6:255$216 | 2:564$062 | 108:918$837 |
| 00 | 335$290 | 119,500 | 89$832 | 11:999$836 | 14:953$952 | 14:847$318 | 3:502$665 | 718$014 | 34:021$949 |
| | — | 72,000 | 55$044 | 46:468$918 | 60:868$216 | 40:274$000 | 10:259$600 | 2:879$466 | 113:781$282 |
| | — | 20,500 | 14$350 | 8:126$180 | 8:644$312 | 6:253$200 | 3:126$600 | 864$431 | 18:888$543 |
| 00 | 4$830 | 296,000 | 237$467 | 47:771$817 | 58:016$938 | 104:752$547 | 30:898$642 | 4:059$991 | 197:728$118 |
| 7 | 2:900$673 | 3.064,834 | 2:453$169 | 1.090:971$305 | 1.259:373$583 | 976:863$122 | 202:395$347 | 46:591$775 | 2.485:223$827 |
| 0 | 3:008$358 | 6.618,000 | 4:812$542 | 949:240$451 | 1.132:123$278 | 827:938$285 | 412:635$606 | 113:244$536 | 2.485:941$705 |
| 7 | — | — | — | 141:730$854 | 127:250$305 | 148:924$837 | — | — | — |
| | 107$685 | 3.553,166 | 2:359$373 | — | — | — | 210:240$259 | 66:652$761 | 717$878 |

# Conservação do material rodante pelas conservas da tracção

## CARROS E VAGÕES DE 1m,00 E 1m,60

### RESUMO

| HISTORICO | OLEOS | | |

## conservas da
## ,00 E 1m,60

| | ALGODÃO | | TOTAL | | PERCENTAGENS | | TOTAES GERAES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importan: | Material | Pessoal | Administração | Depreciação | |
| ·ros de bitola | 1.140,400 | 1:810$6 | 255:025$171 | 169:313$765 | 28:895$821 | 4:853$108 | 458:037$865 |
| » » » | 2.665,815 | 13:737$4 | 557:840$115 | 454:178$253 | 101:215$101 | 20:533$271 | 1.133:771$740 |
| gões da bitol | 1.752,900 | 2:863$7 | 380:717$480 | 209:535$032 | 25:656$980 | 2:913$602 | 618:823$094 |
| » » » | 16.461,800 | 29:968$4 | 259:373$583 | 976:863$122 | 202:395$347 | 46:591$775 | 2.485:223$827 |
| Total em 19 | 22.020,915 | 48:380$2 | 452:953$349 | 1.809:890$172 | 358:163$249 | 74:896$756 | 4.695:906$526 |
| Total em 19 | 26.668,000 | 41:880$0 | 697:121$862 | 1.841:935$263 | 913:990$517 | 276:161$115 | 5.729:258$857 |
| Differença pa | — | 6:500$2 | — | — | — | — | — |
| Differença pa | 4.647,085 | — | 244:165$513 | 32:095$091 | 555:827$268 | 201:264$359 | 1.033:352$231 |

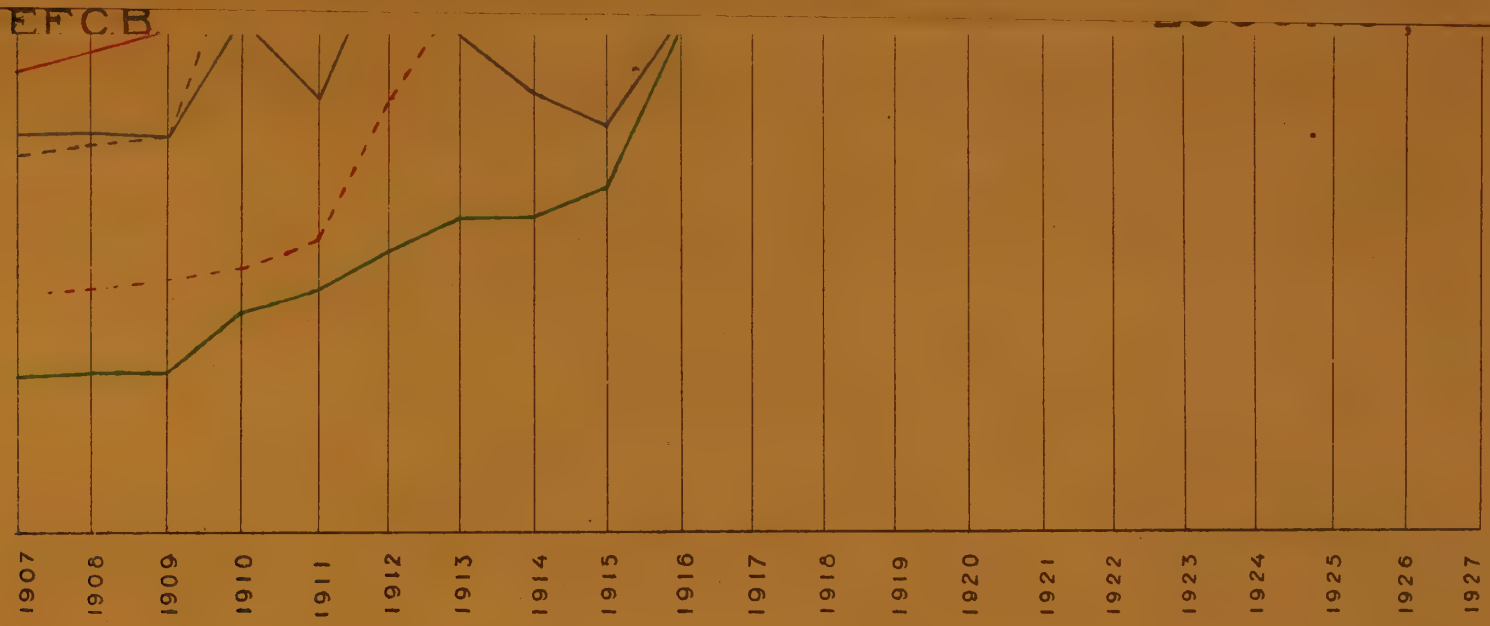
1942 —

# Conservação do material rodante pelas conservas da tracção

## CARROS E VAGÕES DE 1.ª,00 E 1.ª,60

### RESUMO

| HISTORICO | OLEOS | | |




| | | |
|---|---|---|
| —— Kilometro percorridos pelos vehiculos | 1 ‰ = | 1.500.000 Kilometros |
| - - - " " pelas locomotivas | | 100.000 |
| - - - Quantidade de vehiculos | | 100 |
| —— " " locomotivas | | 5 |
| —— Despesa de custeio da locomoção | | 500:000$000 |
| —— " total da reparação de vehiculos | | 40:000$000 |
| - - - " " " " " locomotivas | | 40.000$000 |
| - - - Toneladas Kilometro em geral (peso util) | | 5 000 000 |

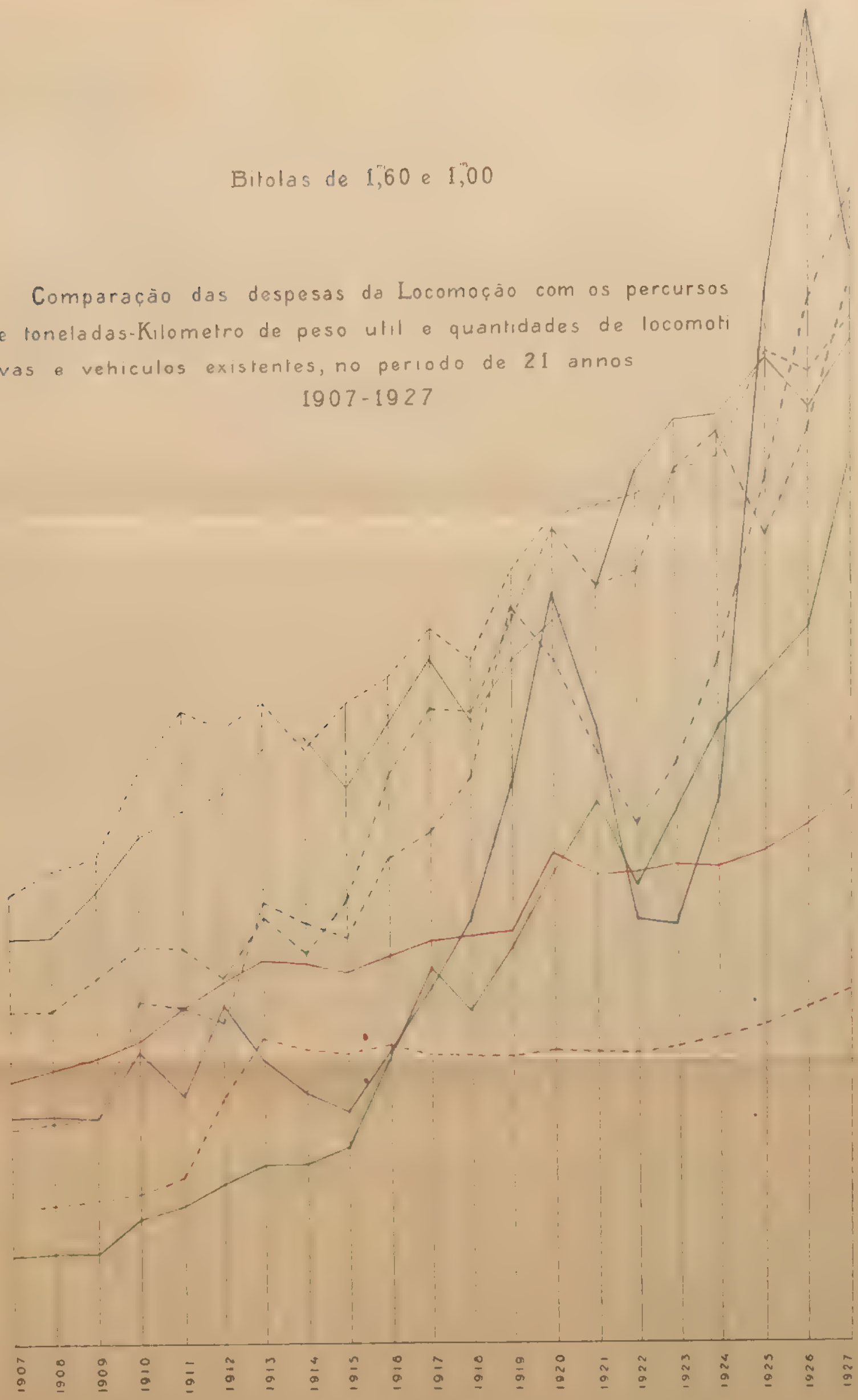
Heitor Guimarães (cop.) 28-5-928

IMP. NACIONAL

Bitolas de 1,60 e 1,00

Comparação das despesas da Locomoção com os percursos e toneladas-Kilometro de peso util e quantidades de locomotivas e vehiculos existentes, no periodo de 21 annos

1907-1927

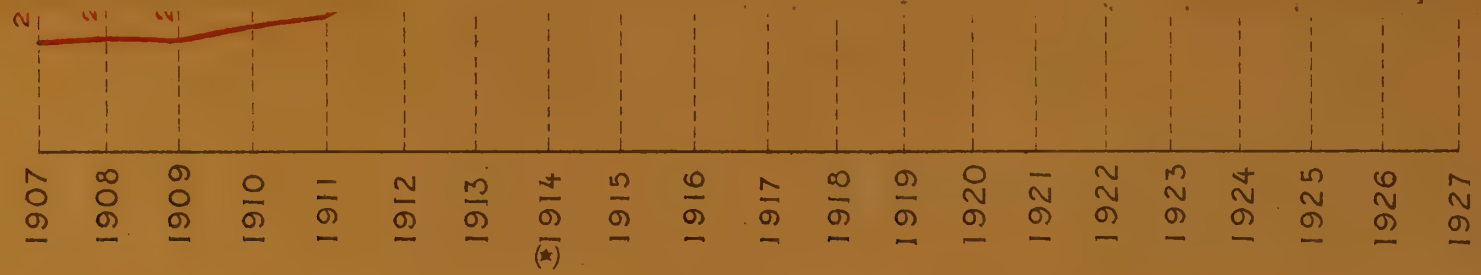



— Kilometro percorridos pelos vehiculos
- - - " " pelas locomotivas
- - - Quantidade de vehiculos
— " " locomotivas
— Despesa de custeio da locomoção
— " total da reparação de vehiculos
— " " " " " locomotivas
- - - Toneladas Kilometro em geral (peso util)

1 ‰ = 1 500 000 Kilometros
100 000
100
5
500 000 $000
40 000 $000
40 000 $000
5 000 000

Heitor Guimarães (cop) 28-5-928

IMP. NACIONAL




Vehiculo-Kilometro

Tonelada-Kilometro

ESCALA 1 m/m = 2 reis

OBSERVAÇÕES

(*) Incluida a importancia de 1.694:361$822 correspondente ao credito de 4.651:805$991 concedido á Estrada depois de encerrado o exercicio de 1914.

IMP. NACIONAL

E. F. C. B.

LOCOMOÇÃO

Custeio da tonelada-Kilometro (peso util)
e do vehiculo-Kilometro
no periodo de 21 annos
1907-1927

Vehiculo-Kilometro

Tonelada-Kilometro

ESCALA 1m/m = 2 reis

OBSERVAÇÕES

(*) Incluida a importancia de 1.694:361$822 correspondente ao credito de 4.651:805$991 concedido á Estrada depois de encerrado o exercicio de 1914.

## Conservação do material rodante

### Auto-motrizes de 1m,00

| HISTORICO | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Deposito de Governador Portella . | 5:661$544 | 6:800$398 | 2:035$959 | 14:497$901 |
| Total em 1927 . . . . . | 5:661$544 | 6:800$398 | 2:035$959 | 14:497$901 |

## Producção da fundição de ferro

| DEPARTAMENTOS | QUANTIDADE DE | | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | CONTA INDUSTRIAL | | TOTAL | CUSTO REAL DO KILOGRAMMA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Cepos | Peças diversas | Kilogrammas | | | | | Debito | Credito | | |
| Deposito de São Diogo | 1.702 | 5.228 | 112.602,000 | 23:067$633 | 35:908$334 | 9:620$286 | 68:596$253 | — | 55:775$747 | 124:372$000 | $609 |
| » » Barra | 332 | 1.116 | 38.092,000 | 12:471$318 | 12:700$379 | 5:765$575 | 30:937$272 | — | 12:049$128 | 42:986$400 | $812 |
| » » Entre Rios | 2.928 | 6.355 | 189.530,000 | 40:852$127 | 76:830$183 | 19:821$591 | 137:510$501 | — | 59:041$899 | 196:552$400 | $720 |
| » » Palmyra | 6.616 | 2.159 | 130.976,000 | 19:325$092 | 46:034$759 | 10:740$183 | 76:100$034 | 293$516 | 41:208$282 | 117:014$800 | $581 |
| » » Lafayette | 5 836 | 5.166 | 158.314,000 | 31:652$524 | 48:273$784 | 12:799$787 | 92:726$495 | 907$688 | 51:862$193 | 143:681$000 | $586 |
| » » Sete Lagôas | 5.383 | 3.580 | 130.518,000 | 29:082$342 | 45:751$790 | 13:162$114 | 84:996$646 | — | 29:337$254 | 117:333$500 | $674 |
| » » Cachoeira | — | 8 | 123,000 | 106$200 | 52$200 | — | 158$400 | 10$800 | — | 147$600 | 1$287 |
| » » Norte | 35.349 | 21.932 | 659.662,000 | 143:259$556 | 207:657$572 | 51:918$370 | 402:835$498 | — | 176:230$902 | 579:066$400 | $610 |
| » » Portella | 1.309 | 3.158 | 81.676,000 | 19:282$216 | 22:903$108 | 6:060$078 | 48:245$402 | — | 30:394$498 | 78:639$900 | $590 |
| » » Valença | 2.964 | 1.483 | 82.665,000 | 16:405$512 | 26:443$635 | 6:061$847 | 48:910$994 | — | 29:782$606 | 78:693$600 | $591 |
| » » Corintho | — | 36 | 51,000 | 17$302 | 17$400 | 10$391 | 45$093 | — | 16$107 | 61$200 | $884 |
| Tracção | 62.419 | 50.221 | 1.594.209,000 | 335:522$222 | 522:579$944 | 135:960$022 | 994:062$188 | 1:212$004 | 485:958$616 | 1.478:548$800 | $623 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 63.723 | 56.912 | 1.133.563,000 | 243:507$590 | 407:835$989 | 120:760$667 | 772:104$246 | 2:275$987 | 220:686$741 | 990:515$000 | $681 |
| Total em 1927 | 126.142 | 107.133 | 2.727.772,000 | 579:029$812 | 930:415$933 | 256:720$689 | 1.766:166$434 | 3:487$991 | 706:385$357 | 2.469:063$800 | $647 |
| » » 1926 | 102.974 | 63.572 | 2.163.522,000 | 494:910$323 | 774:432$988 | 324:812$352 | 1.594:155$663 | 633$436 | 555:478$173 | 2.149:000$400 | $736 |
| Differença para mais em 1927 | 23.168 | 43.561 | 564.250,000 | 84:119$489 | 155:982$945 | — | 172:010$771 | 2:854$555 | 150:907$184 | 320:063$400 | — |
| » » menos em 1927 | — | — | — | — | — | 68:091$663 | — | — | — | — | $089 |

## Producção da fundição de bronze

(PEÇAS PARA LOCOMOTIVAS)

*8$000 e 6$000*

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deposito de São Diogo | — | 4.301 | 18.274,000 | 8:921$710 | 68:866$695 | 6:215$395 | 84:003$800 | 3:332$271 | 53:344$471 | 134:016$000 | 4$596 |
| » » Barra | — | 1.600 | 17.005,000 | 9:462$554 | 52:676$121 | 7:066$252 | 69:204$927 | — | 56:057$073 | 125:262$000 | 4$596 |
| » » Entre Rios | — | 2.016 | 16.959,000 | 6:842$291 | 73:596$700 | 4:638$428 | 85:077$419 | — | 37:910$581 | 122:988$000 | 7$252 |
| » » Palmyra | — | 2.440 | 17.918,000 | 8:750$677 | 56:676$147 | 6:578$828 | 72:005$902 | — | 60:008$098 | 132:014$000 | 7$367 |
| » » Lafayette | — | 350 | 1.505,000 | 503$093 | 4:172$416 | — | 4:676$114 | — | 4:353$886 | 9:030$000 | 3$107 |
| » » Sete Lagôas | — | 864 | 6.138,000 | 1:248$395 | 24:668$880 | — | 25:917$275 | — | 10:910$725 | 36:828$000 | 4$222 |
| » » Cachoeira | — | 890 | 6.287,500 | 4:226$122 | 13:729$436 | 2:478$693 | 20:434$251 | — | 28:015$749 | 48:450$000 | 3$249 |
| » » Norte | — | 5.992 | 42.714,000 | 11:206$050 | 157:524$555 | 15:953$190 | 184:683$795 | — | 120:141$205 | 304:825$000 | 4$323 |
| » » Portella | — | 968 | 6.693,800 | 4:063$982 | 18:192$454 | 1:678$197 | 23:934$633 | — | 25:381$767 | 49:316$400 | 3$575 |
| » » Alfredo Maia | — | 1.840 | 12.414,050 | 7:722$088 | 38:884$074 | 3:617$533 | 50:182$295 | — | 47:030$125 | 97:212$400 | 4$042 |
| » » Corintho | — | 285 | 2.020,000 | 1:197$138 | 10:087$899 | — | 11:885$037 | — | 234$963 | 12:120$000 | 5$883 |
| Tracção | — | 21.486 | 147.928,050 | 64:145$505 | 519:633$427 | 48:226$516 | 632:005$448 | 3:332$271 | 443:388$623 | 1.072:061$800 | 4$272 |
| Officinas do Engenho de Dentro | — | 5.775 | 55.013,700 | 31:125$691 | 276:536$919 | 29:532$415 | 337:195$025 | 31:031$209 | 111:493$784 | 417:057$600 | 6$129 |
| Total em 1927 | — | 27.261 | 202.942,050 | 95:271$196 | 796:170$346 | 77:758$931 | 969:200$473 | 34:963$480 | 554:882$407 | 1.489:119$400 | 4$725 |
| » » 1926 | — | 36.902 | 236.894,200 | 90:992$410 | 893:975$949 | 134:893$796 | 1.119:862$155 | 453$252 | 658:601$197 | 1.738:010$100 | 4$727 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | — | 4:278$786 | — | — | — | 34:510$228 | — | — | $048 |
| » » menos em 1927 | — | 9.639 | 33.952,150 | — | 97:805$603 | 57:134$865 | 150:661$682 | — | 103:718$790 | 248:890$700 | |

# GRAPHICO
## DA
# FUNDIÇÃO

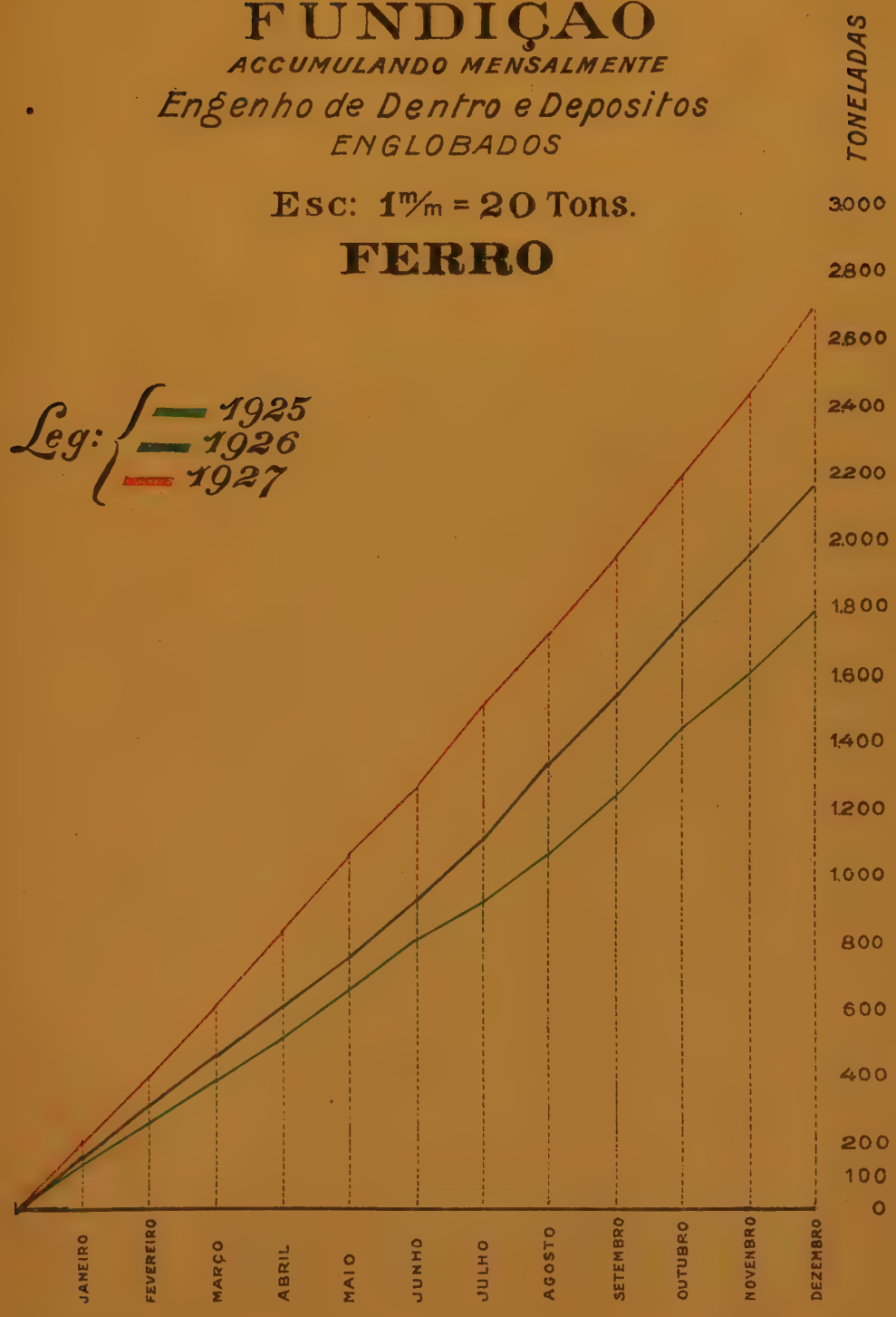
ACCUMULANDO MENSALMENTE

*Engenho de Dentro e Depositos*

ENGLOBADOS

**Esc: 1m/m = 20 Tons.**

## FERRO




IMPRENSA NACIONAL.

## Producção da fundição de bronze

### (Mancaes) 7$000 e 4$000

| DEPARTAMENTOS | QUANTIDADE DE: Peças | QUANTIDADE DE: Kilograms. | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | CONTA INDUSTRIAL Debito | CONTA INDUSTRIAL Credito | TOTAL | CUSTO REAL DO KILOGRAMMO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deposito de Entre Rios | 363 | 2.310,000 | 577$434 | 8:582$438 | 689$851 | 9:849$723 | — | 3:830$277 | 13:680$000 | 4$263 |
| » » Lafayette | 3.862 | 18.857,050 | 4:866$535 | 65:037$520 | 6:088$426 | 75:992$531 | 5:493$193 | 52:281$012 | 122:780$350 | 4$029 |
| » » Sete-Lagôas | 2.207 | 13.775,000 | 4:593$714 | 47:577$972 | 7:054$654 | 59:226$340 | — | 37:193$660 | 96:425$000 | 4$299 |
| » » Cachoeira | 215 | 3.453,500 | 1:771$330 | 18:329$327 | — | 20:100$657 | 4:249$771 | 2:811$114 | 18:662$000 | 5$820 |
| » » Norte | 2.442 | 16.287,000 | 4:146$700 | 76:132$869 | — | 80:279$569 | — | 12:046$431 | 92:326$000 | 4$929 |
| » » Valença | 923 | 7.972,000 | 4:667$549 | 21:762$200 | 2:270$111 | 28:699$860 | — | 26:908$140 | 55:608$000 | 3$600 |
| » » Corintho | 1.118 | 5.662,000 | 3:210$130 | 18:439$864 | 3:449$053 | 25:099$047 | — | 14:534$953 | 39:634$000 | 4$432 |
| Tracção | 11.130 | 68.316,550 | 23:833$442 | 255:862$190 | 19:552$095 | 299:247$727 | 9:742$964 | 149:610$587 | 439:115$350 | 4$380 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 8.774 | 55.039,000 | 13:768$518 | 86:255$894 | 15:509$824 | 115:534$236 | — | 227:656$764 | 343:191$000 | 2$099 |
| Total em 1927 | 19.904 | 123.355,550 | 37:601$960 | 342:118$084 | 35:061$919 | 414:781$953 | 9:742$964 | 377:267$351 | 782:306$350 | 5$023 |
| Total em 1926 | 7.882 | 51.650,500 | 18:805$498 | 131:439$307 | 22:546$672 | 172:791$477 | 824$199 | 189:586$222 | 361:553$500 | 3$345 |
| Differença para mais em 1927 | 12.022 | 71.705,050 | 18:796$462 | 210:678$777 | 12:515$247 | 241:990$486 | 8:918$765 | 187:681$129 | 420:752$850 | 1$678 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

## Producção da fundição de metal patente

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deposito de São Diogo | 172 | 919,930 | 294$696 | 10:732$570 | 440$541 | 11:467$807 | 721$606 | 18:318$799 | 29:065$000 | 12$465 |
| » » Barra do Pirahy | 122 | 1.694,000 | 198$147 | 4:105$529 | 509$625 | 4:813$301 | — | 3:656$699 | 8:470$000 | 2$841 |
| » » Entre Rios | 150 | 2.162,000 | 244$563 | 4:529$537 | 412$509 | 5:182$629 | 915$606 | 4:581$477 | 8:848$500 | 2$397 |
| » » Palmyra | 666 | 2.718,000 | 358$065 | 6:166$761 | 375$689 | 6:900$515 | — | 9:324$485 | 16:225$000 | 2$538 |
| » » Lafayette | 158 | 2.484,000 | 305$701 | 3:637$389 | 343$766 | 4:286$856 | 11$699 | 10:449$843 | 14:775$000 | 1$725 |
| » » Cachoeira | 54 | 1.691,000 | 305$463 | 7:631$708 | — | 7:937$171 | 609$295 | 2:447$124 | 9:775$000 | 4$693 |
| » » Norte | 168 | 5.210,000 | 949$050 | 17:150$790 | 1:544$930 | 19:644$770 | — | 6:405$230 | 26:050$000 | 3$770 |
| » » Governador Portella | 66 | 877,000 | 184$766 | 1:172$095 | 105$522 | 1:462$383 | — | 3:612$617 | 5:075$000 | 1$667 |
| » » Valença | 18 | 193,000 | 512$900 | 593$890 | 66$339 | 678$129 | — | 286$871 | 965$000 | 3$513 |
| » » Alfredo Maia | 527 | 1.658,000 | 647$095 | 5:254$328 | 286$673 | 6:188$096 | 480$493 | 4:050$097 | 9:757$700 | 3$732 |
| » » Corintho | 161 | 2.974,500 | 317$245 | 3:810$073 | 479$404 | 4:606$722 | — | 6:556$278 | 11:163$000 | 1$548 |
| Tracção | 2.262 | 22.581,430 | 3:817$691 | 64:785$690 | 4:564$998 | 73:168$379 | 2:738$699 | 69:739$520 | 140:169$200 | 3$240 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 104 | 1.871,300 | 358$710 | 15:251$728 | 1:304$141 | 16:914$579 | 6:418$675 | 188$096 | 10:694$000 | 9$038 |
| Total em 1927 | 2.366 | 24.452,730 | 4:176$401 | 80:037$418 | 5:869$139 | 90:082$958 | 9:157$374 | 69:927$616 | 159:853$200 | 3$683 |
| Total em 1926 | 1.722 | 25.843,500 | 3:433$336 | 62:353$394 | 7:952$003 | 73:738$733 | 891$838 | 49:764$605 | 122:611$500 | 2$853 |
| Differença para mais em 1927 | 644 | 1.390,770 | 743$065 | 17:684$024 | — | 16:344$225 | 8:265$536 | 20:163$011 | 28:241$700 | $830 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — | — | 2:082$864 | — | — | — | — | |

## Producção da fundição de Stone — Bronze — 15$000

| DEPARTAMENTOS | QUANTIDADE DE: Peças | QUANTIDADE DE: Kilograms. | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | CONTA INDUSTRIAL: Debito | CONTA INDUSTRIAL: Credito | TOTAL | CUSTO REAL DO KILOGRAMMO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deposito de Corintho | 54 | 594,500 | 225$398 | 1:253$612 | 23$411 | 1:502$421 | — | 7:415$079 | 8:917$500 | 2$527 |
| Total em 1927 | 54 | 594,500 | 225$398 | 1:253$612 | 23$411 | 1:502$421 | — | 7:415$079 | 8:917$500 | 2$527 |
| Total em 1926 | 110 | 1.943,200 | 652$524 | 19:384$945 | 1:964$708 | 19:001$691 | — | 10:146$309 | 29:148$000 | 9$779 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Differença para menos em 1927 | 56 | 1.348,700 | 427$126 | 15:130$847 | 1:941$297 | 17:499$270 | — | 2:731$230 | 20:230$500 | 7$252 |

## Producção da fundição de zinco — 1$000

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Officinas do Engenho de Dentro | 109 | 14,750 | 26$600 | 26$741 | 6$186 | 59$527 | — | 10$514 | 70$041 | 4$035 |
| Total em 1927 | 109 | 14,750 | 26$690 | 26$741 | 6$186 | 59$527 | — | 10$514 | 70$041 | 4$035 |
| Total em 1926 | 97 | 18,000 | 13$100 | 27$132 | 9$263 | 49$495 | — | 22$505 | 72$000 | 2$749 |
| Differença para mais em 1927 | 12 | 6,750 | 13$500 | — | — | 10$032 | — | — | — | 1$286 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — | $391 | 3$077 | — | — | 11$991 | 1$959 | — |

## Producção da fundição de cobre

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deposito de Cachoeira | 5 | 51,500 | 27$033 | 232$831 | 36$800 | 296$664 | — | 12$236 | 308$900 | 5$760 |
| » » Alfredo Maia | 26 | 85,000 | 33$733 | 399$255 | — | 432$988 | — | 204$512 | 637$500 | 5$093 |
| Tracção | 31 | 136,500 | 60$766 | 632$086 | 36$800 | 729$652 | — | 216$748 | 946$400 | 5$345 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 18 | 18,000 | 35$747 | 40$516 | 21$925 | 98$188 | 13$222 | 23$034 | 108$000 | 5$454 |
| Total em 1927 | 49 | 154,500 | 96$513 | 672$602 | 58$725 | 827$840 | 13$222 | 239$782 | 1:054$400 | 5$353 |
| Total em 1926 | 65 | 216,000 | 105$042 | 1:108$598 | 163$381 | 1:377$021 | 40$687 | 5$343 | 1:296$000 | 6$163 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Differença para menos em 1927 | 16 | 61,500 | 8$529 | 435$996 | 104$656 | 549$181 | 27$465 | 225$561 | 241$600 | $805 |

## Producção da fundição de latão

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deposito de Lafayette | 223 | 195,000 | 113$098 | 809$758 | 137$525 | 1:030$381 | 139$116 | 219$735 | 1:141$000 | 5$437 |
| Total em 1927 | 223 | 195,000 | 113$098 | 809$758 | 137$525 | 1:030$381 | 139$116 | 219$735 | 1:141$000 | 5$437 |
| Total em 1926 | 96 | 138,300 | 58$419 | 363$429 | 65$552 | 487$400 | — | 310$100 | 397$500 | 3$506 |
| Differença para mais em 1927 | 127 | 56,700 | 54$679 | 446$329 | 71$973 | 572$981 | 139$116 | — | 743$500 | 1$931 |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — | — | — | — | — | 90$365 | — | — |

# GRAPHICO DA FUNDIÇÃO

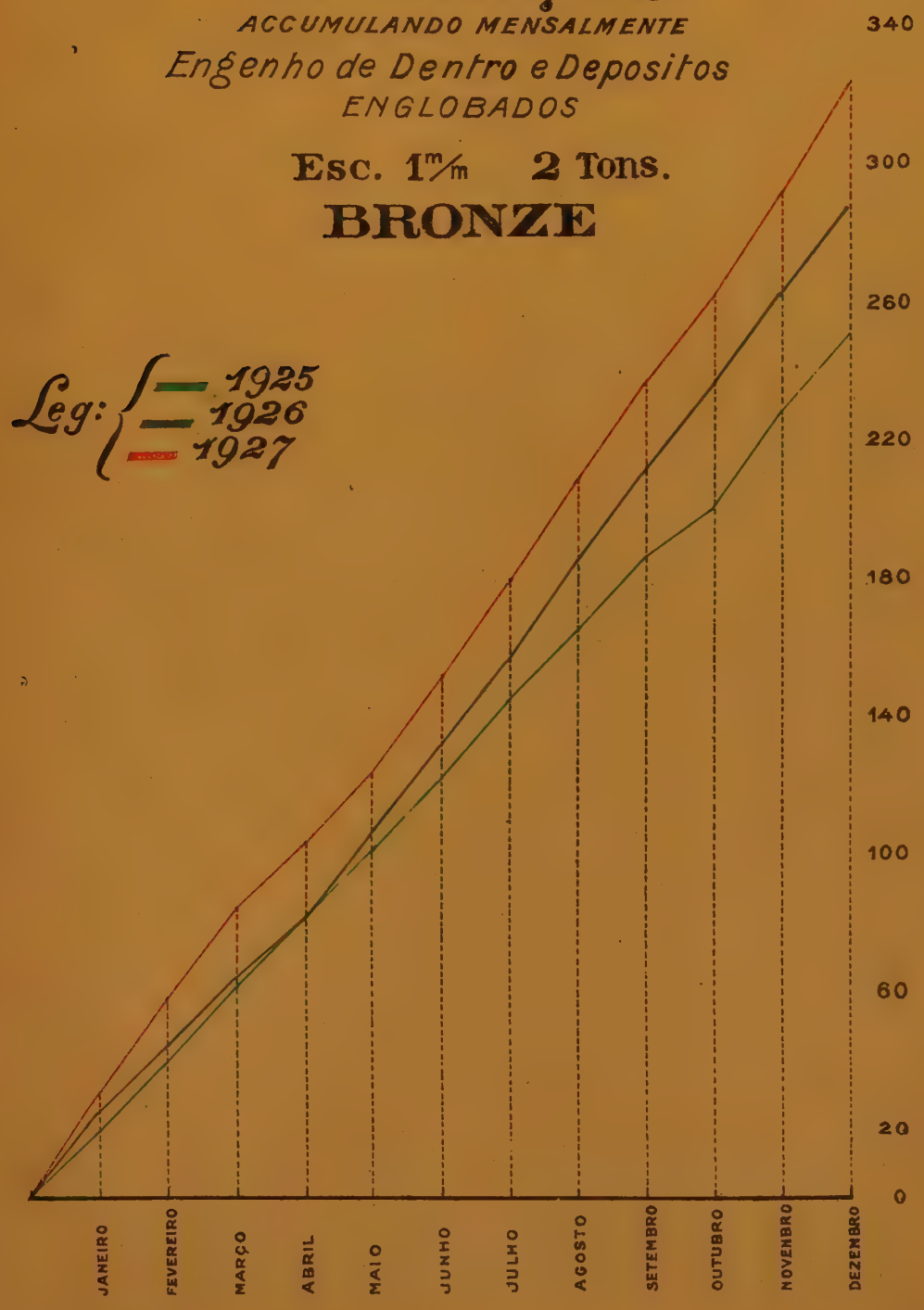
ACCUMULANDO MENSALMENTE

Engenho de Dentro e Depositos

ENGLOBADOS

**Esc. 1m/m 2 Tons.**

# BRONZE




IMPRENSA NACIONAL.

## Producção da fundição de bronze especial — 15$000

| DEPARTAMENTOS | QUANTIDADE DE | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | CONTA INDUSTRIAL | | TOTAL | CUSTO REAL DO KILOGRAMMO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peças | Kilogrammas | | | | | Debito | Credito | | |
| Officinas do Engenho de Dentro | 15.212 | 7.480,505 | 30:619$412 | 39:798$817 | 13:099$423 | 83:517$652 | 5:322$030 | 22:765$792 | 100:951$364 | 11$162 |
| Total em 1927 | 15.212 | 7.480,505 | 39:619$412 | 39:798$817 | 13:099$423 | 83:517$652 | 5:322$030 | 22:765$792 | 100:951$364 | 11$162 |
| Total em 1926 | 20 054 | 4.967,621 | 23:466$105 | 28:357$092 | 14:568$776 | 66:391$973 | — | 10:384$170 | 76:776$143 | 15$457 |
| Differença para mais em 1927 | — | 2.512,884 | 7:153$307 | 11:441$725 | — | 17:125$579 | 5:322$080 | 12:381$622 | 24:185$221 | — |
| Differença para menos em 1927 | 4 842 | — | — | — | 1:469$353 | — | — | — | — | 4$295 |

## Producção da fundição de bronze especial

(SINOS E OUTRAS PEÇAS DA MESMA LIGA) — 10$000

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deposito de Corintho | 102 | 580,000 | 396$814 | 3:405$621 | 538$969 | 4:341$404 | — | 1:458$596 | 5:800$000 | 7$485 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 4 | 120,000 | 80$547 | 584$308 | 98$705 | 763$558 | — | 436$442 | 1:200$000 | 6$362 |
| Total em 1927 | 106 | 700,000 | 477$361 | 3:989$929 | 637$672 | 5:104$962 | — | 1:895$038 | 7:000$000 | 7$292 |

## Producção da fundição de aluminium

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deposito de Lafayette | 101 | 53,300 | 42$915 | 298$896 | 32$740 | 374$551 | — | 227$139 | 595$500 | 7$027 |
| Norte | 6 | 54,000 | 112$600 | 267$560 | 18$956 | 399$116 | 6$190 | 220$884 | 620$000 | 7$391 |
| Tracção | 107 | 107,300 | 155$515 | 566$515 | 51$696 | 773$567 | 6$190 | 448$023 | 1:215$500 | 7$210 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 123 | 47,850 | 294$024 | 302$300 | 117$408 | 713$792 | 244$066 | 44$899 | 514$625 | 14$917 |
| Total em 1927 | 230 | 155,150 | 449$539 | 868$816 | 169$104 | 1:487$459 | 250$256 | 492$922 | 1:730$125 | 9$587 |
| Total em 1926 | 810 | 445,700 | 1:674$551 | 2:362$956 | 1:073$571 | 5:111$078 | 2:958$009 | 505$231 | 2:648$300 | 8$051 |
| Differença para mais em 1927 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1$536 |
| Differença para menos em 1927 | 580 | 290,550 | 1:225$012 | 1:494$140 | 904$467 | 3:623$619 | 2:717$753 | 12$309 | 918$175 | — |

## Producção da fundição de chumbo

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deposito de Sete Lagôas | 89 | 1.254,200 | 113$515 | 787$400 | 98$043 | 998$958 | — | 3:295$842 | 4:294$800 | $796 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 442 | 2.107,200 | 226$953 | 2:518$049 | 294$879 | 3:039$881 | 91$137 | 4:004$056 | 6:952$800 | 1$442 |
| Total em 1927 | 531 | 3.361,400 | 340$468 | 3:305$449 | 392$922 | 4:038$839 | 91$137 | 7:299$898 | 11:247$600 | 1$201 |
| Total em 1926 | 423 | 1.949,500 | 226$435 | 3:430$053 | 456$224 | 4:112$712 | — | 3:685$288 | 7:798$000 | 2$110 |
| Differença para mais em 1927 | 108 | 1.411,900 | 114$033 | — | — | — | 91$137 | 3:614$610 | 3:449$600 | |
| Differença para menos em 1927 | — | — | — | 124$604 | 63$302 | 73$873 | — | — | — | $909 |

## Producção da fundição de barras de bronze

(APROVEITAMENTO DE LIMALHA) — 2$000

| DEPARTAMENTOS | QUANTIDADE DE | | PESSOAL | MATERIAL | DIVERSOS | TOTAL | CONTA INDUSTRIAL | | TOTAL | CUSTO REAL DO KILOGRAMMO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pecas | Kilogrammas | | | | | Debito | Credito | | |
| Officinas do Engenho de Dentro | 103 | 1.547,000 | 9$333 | 1:392$100 | — | 1:401$433 | — | 1:692$567 | 3:094$000 | $906 |
| Total em 1927 | 103 | 1.547,000 | 9$333 | 1:392$100 | — | 1:401$433 | — | 1:692$567 | 3:094$000 | $906 |

## Producção da fundição de aço

(PEÇAS DIVERSAS)

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Officinas do Engenho de Dentro | 1.478 | 24.678,000 | 16:536$552 | 29:450$997 | 8:461$598 | 54:449$147 | — | 12:696$853 | 67:146$000 | 2$206 |
| Total em 1927 | 1.478 | 24.678,000 | 16:536$552 | 29:450$997 | 8:461$598 | 54:449$147 | — | 12:696$853 | 67:146$000 | 2$206 |
| Total em 1926 | 1.140 | 20.690,000 | 17:754$301 | 29:499$305 | 11:823$082 | 59:039$688 | — | 3:000$312 | 62:070$000 | 2$854 |
| Differença para mais em 1927 | 338 | 3.988,009 | — | — | — | — | — | 9:696$541 | 5:076$000 | |
| Differença para menos em 1927 | — | — | 1:217$749 | 38$303 | 3:364$484 | 4:620$541 | — | — | — | $648 |

## Producção da serraria de Entre Rios

| DESIGNAÇÃO | ESPECIE DE UNIDADE | PREÇO DE UNIDADE | | | QUANTIDADE DO MATERIAL APPLICADO NAS OBRAS | QUEBRA DO MATERIAL VERIFICADA NO PREPARO DAS OBRAS | PERCENTAGEM DA QUEBRA | QUANTIDADE DO MATERIAL PRODUZIDO EM OBRAS | CUSTO DE: | | DIVERSOS | PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA — ANNUAL | CONTA INDUSTRIAL — Credito | PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA — FIXO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | EM BRUTO | EM OBRAS PREPARADAS | | | | | | Mão de obra | Material | | | | |
| | | | Annual | Fixo | | | | | | | | | | |
| Oleo vermelho | M.3 | 259$999 | 352$020 | 543$000 | 40,000.000 | 3,428.880 | 8,5 % | 36,571.120 | 1:179$558 | 10:399$899 | 1:294$112 | 12:873$669 | 6:982$632 | 19:856$301 |
| Angelim | » | 139$998 | 199$363 | 465$000 | 26,444.620 | 2,795.395 | 4,7 % | 23,649.225 | 613$177 | 3:702$198 | 399$423 | 4:714$798 | 6:270$788 | 10:985$586 |
| Gonçalo Alves | » | 139$995 | 200$294 | 465$000 | 28,221.520 | 3,038.520 | 10,4 % | 25,183.000 | 628$116 | 3:950$893 | 464$996 | 5:044$005 | 6:663$604 | 11:707$609 |
| Canella preta ou parda | » | 160$000 | 229$910 | 469$000 | 47,296.950 | 4,816.670 | 10,1 % | 42,480.280 | 1:270$484 | 7:567$512 | 928$673 | 9:766$669 | 10:145$401 | 19:912$070 |
| Garapa | » | 155$000 | 228$709 | 481$500 | 55,252.010 | 5,874.195 | 10,6 % | 49.377.815 | 1:478$896 | 8:564$062 | 1:241$238 | 11:293$196 | 12:480$005 | 23:773$201 |
| Oleo pardo | » | 239$723 | 316$952 | 516$000 | 30,013,320 | 3,024.430 | 10,0 % | 26,938.890 | 720$004 | 7:194$902 | 639$299 | 8:554$205 | 5:358$969 | 13:913$174 |
| Peroba de Camp., parda ou amarella | » | 339$999 | 423$686 | 609$400 | 34,586.630 | 3,601.440 | 10,4 % | 30,985.190 | 730$359 | 11:759$454 | 638$192 | 13:128$005 | 5:754$179 | 18:882$184 |
| Peroba rosa | » | 164$000 | 236$199 | 591$000 | 36,283.310 | 3,595.755 | 9,9 % | 32,692.555 | 923$864 | 5:951$283 | 846$828 | 7:721$975 | 11:598$878 | 19:310$853 |
| Sucupira | » | 160$000 | 239$031 | 489$000 | 35,909.680 | 4,327.760 | 12,0 % | 31,581.910 | 945$139 | 5:745$550 | 859$340 | 7:550$029 | 7:885$862 | 15:435$895 |
| Cedro | » | 160$000 | 345$097 | 649$000 | 14,052.050 | 1,393.530 | 9,9 % | 12,653.520 | 358$156 | 3:653$533 | 355$003 | 4:366$695 | 3:845$199 | 8:211$891 |
| Jequitibá | » | 110$000 | 156$375 | 508$000 | 60,000.000 | 6,256.690 | 10,4 % | 53,743.310 | 1:176$551 | 6:600$001 | 627$568 | 8:404$120 | 18:874$120 | 27:278$244 |
| Guarabú | » | 132$202 | 172$183 | 377$000 | 14,090.320 | 1,673.620 | 11,8 % | 12,416.700 | 204$531 | 1:862$771 | 70$648 | 2:137$950 | 2:545$326 | 4:683$270 |
| Total em 1927 | » | — | — | — | 422,155,410 | 43,831.885 | 10,3 % | 378,323.525 | 10:237$835 | 76:952$158 | 8:365$323 | 95:555$316 | 93:394$943 | 193:950$279 |
| Total em 1926 | » | — | — | — | 292,753.098 | 38,629.798 | 13,1 % | 234,123.300 | 8:627$643 | 73:863$491 | 11:700$168 | 94:191$302 | 53:082$701 | 147:274$003 |
| Differença para mais em 1927 | » | — | — | — | 129,402.312 | 5,202.087 | — | 124,200.225 | 1:610$192 | 3:089$667 | — | 1:364$014 | 45:312$262 | 46:676$276 |
| Differença para menos em 1927 | » | — | — | — | — | — | 2,8 % | — | — | — | 3:334$845 | — | — | — |

## Producção da serraria de Sete Lagôas

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cedro | M.3 | 367$190 | 439$031 | 685$000 | 70,353.685 | 11,518.935 | 16,3 % | 58,834.700 | 818$157 | 22:613$544 | 2:401$530 | 25:833$231 | 14:447$489 | 40:280$720 |
| Faveiro | » | 220$932 | 286$849 | 500$000 | 29,137.000 | 3,668.100 | 12,5 % | 26,468.900 | 319$582 | 6:437$320 | 803$523 | 7:560$425 | 5:174$025 | 12:734$450 |
| Canella | » | 162$888 | 234$498 | 500$000 | 50,571.000 | 8,364.780 | 16,5 % | 42,206.220 | 557$440 | 8:237$410 | 1:102$461 | 9:897$311 | 11:205$799 | 21:103$110 |
| Peroba | » | 330$000 | 434$914 | 600$000 | 6,377.600 | 0,797.800 | 12,5 % | 5,579.800 | 74$444 | 2:104$608 | 247$683 | 2:426$735 | 921$145 | 3:347$880 |
| Pau amarello | » | 403$248 | 470$148 | 1:000$000 | 13,795.800 | 1,376.500 | 9,9 % | 12,418.800 | 275$744 | 5:562$938 | — | 5:838$682 | 6:580$118 | 12:418$800 |
| Madeira de lei | » | 277$095 | 369$486 | 426$500 | 50,592.690 | 4.914.750 | 9,7 % | 45,677.940 | 682$392 | 14:019$026 | 2:175$949 | 16:877$367 | 5:800$788 | 22:678$155 |
| Total em 1927 | » | — | — | — | 220,827.275 | 30,640.915 | 13,8 % | 190,186.360 | 2:727$759 | 58:974$846 | 6:731$146 | 68:433$751 | 44:129$364 | 112:563$115 |
| Total em 1626 | » | — | — | — | 441,365.000 | 66,521.700 | 14,4 % | 374,843.300 | 2:737$224 | 127:169$295 | 14:085$541 | 143:992$060 | 63:886$660 | 207:878$720 |
| Differença para mais em 1927 | » | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Differença para menos em 1927 | » | — | — | — | 220,537.725 | 35,880.785 | 0,6 % | 184.656.940 | 9$465 | 68:194$449 | 7:354$395 | 75:558$309 | 19:757$296 | 95:315$605 |

NOTA — No houve debito na conta indusrial.

# Producção da serraria das officinas do Engenho de Dentro

| DESIGNAÇÃO | ESPECIE DE UNIDADE | PREÇO DE UNIDADE | | | QUANTIDADE DO MATERIAL APPLICADO NAS OBRAS | QUEBRA DO MATERIAL VERIFICADA NO PREPARO DAS OBRAS | PERCENTAGEM DA QUEBRA | QUANTIDADE DO MATERIAL PRODUZIDO EM OBRAS | CUSTO DE : | | DIVERSOS | PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA — Annual | CONTA INDUSTRIAL | | PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA — Fixo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Em bruto | Em obras preparadas | | | | | | Mão de obra | Material | | | Debito | Credito | |
| | | | Annual | Fixo | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | % | | | | | | | | |
| Sucupira . . . | M³ | 206$824 | 348$538 | 485$600 | 171,466.200 | 32,285.337 | 18,8 | 139,180.863 | 6:976$499 | 35:463$415 | 6:070$039 | 48:509$953 | 81$177 | 19:296$641 | 67:725$417 |
| Ipê tabaco. . . | » | 172$249 | 289$022 | 470$000 | 102,541 000 | 16,960.052 | 16,5 | 85,580.948 | 3:537$297 | 17:662$637 | 3:534$911 | 24:734$845 | — | 15:502$843 | 40:237$688 |
| Cacunda . . . | » | 183$273 | 336$806 | 491$000 | 107,235.170 | 23,995.174 | 22,3 | 83,239.996 | 3:968$496 | 19:653$387 | 4,413$891 | 28:035$774 | — | 12:813$887 | 40:849$661 |
| Angelim . . . | » | 149$429 | 283$409 | 491$400 | 118,036.400 | 25,327.093 | 22,3 | 92,709 302 | 5:210$517 | 17:520$120 | 3:544$065 | 26:274$702 | — | 19:283$230 | 45:557$932 |
| Peroba. . . . | » | 318$825 | 500$790 | 636$600 | 466,058.645 | 81,880.992 | 17,5 | 384,177.653 | 21:005$145 | 148:591$577 | 22:795$831 | 192:392$253 | — | 52:198$913 | 244:591$466 |
| Cedro . . . . | » | 142$618 | 235$465 | 350$000 | 106,728.850 | 22,125.048 | 20,7 | 84,603.808 | 2:118$394 | 15:221$508 | 2:581$348 | 19:921$250 | — | 9:690$079 | 29:611$329 |
| Jequitibá . . . | » | 111$934 | 242$875 | 534$400 | 131,555 910 | 26,814.046 | 20,3 | 104,741.864 | 6:707$185 | 14:725$615 | 4:006$398 | 25:439$198 | — | 30:534$992 | 55:974$190 |
| Garapa. . . . | » | 161$516 | 289$124 | 493$300 | 193,296.910 | 39,786.392 | 20,5 | 153,510.518 | 7:053$379 | 31:220$545 | 6:109$725 | 44:383$649 | — | 31:342$158 | 75:725$807 |
| Gonçalo Alves . | » | 126$042 | 237$093 | 451$000 | 117 752.150 | 22,100.416 | 18,4 | 95,651.734 | 5:639$474 | 14:841$830 | 2:197$615 | 22:678$919 | — | 20:459$507 | 43:138$426 |
| Pau amarello. . | » | 322$863 | 532$727 | 1:239$400 | 122,991.559 | 26,246.645 | 21,1 | 96,744.914 | 5:582$501 | 39:709$459 | 6:246$734 | 51:538$694 | — | 68:364$957 | 119:903$651 |
| Canella. . . . | » | 157$178 | 288$696 | 492$000 | 69,977.810 | 13,914.744 | 19,2 | 56,063.066 | 2:841$900 | 10:998$999 | 2:344$240 | 16:185$139 | — | 11:395$711 | 27:580$850 |
| Pau roxo . . . | » | 230$001 | 412$161 | 5.0$000 | 85,910.880 | 21,033.209 | 24,4 | 64,877.671 | 3:336$703 | 19:759$603 | 3:644$312 | 26:740$618 | 126$295 | 9:068$390 | 35:682$713 |
| Acapú . . . . | » | 308$158 | 473$913 | 500$000 | 17,932.465 | 3,401.840 | 18,4 | 14,550.625 | 540$210 | 5:532$206 | 823$325 | 6:89[illegible]$741 | — | 379$571 | 7:275$312 |
| Guarabú . . . | » | 186$042 | 329$793 | 550$000 | 5,297.550 | 793.368 | 14,9 | 4.504.182 | 267$548 | 985$572 | 232$332 | 1:485$452 | — | 991$846 | 2:477$298 |
| Macacahuba . . | » | 283$121 | 457$506 | 500$000 | 45,030.165 | 8,559.731 | 19,0 | 36,470.434 | 1:717$996 | 12:825$873 | 2:141$584 | 16:685$453 | 7$555 | 1:557$315 | 18:235$213 |
| Cerejeira . . . | » | 124$271 | 246$753 | 449$500 | 5,905 410 | 1,294.285 | 21,9 | 4,611.125 | 299$339 | 733$873 | 104$000 | 1:137$812 | — | 934$615 | 2:072$427 |
| Ubatão. . . . | » | 169$503 | 280$832 | 439$200 | 33,702.081 | 5,857 381 | 17,5 | 27,844.699 | 1:566$782 | 5:712$615 | 541$084 | 7:821$081 | — | 4:407$365 | 12:228$446 |
| Ipê . . . . . | » | 123$999 | 219$643 | 416$900 | 13,557.660 | 2,476.400 | 18,2 | 11,081.260 | 652$409 | 1:681$149 | 100$372 | 2:433$930 | — | 2:185$654 | 4:619$584 |
| Mirindiba . . . | » | 124$000 | 233$046 | 435$400 | 6,147.750 | 1,207.493 | 19,2 | 4,940.257 | 287$614 | 762$321 | 101$377 | 1:151$312 | — | 999$603 | 2:150$915 |
| Jatahy . . . . | » | 124$000 | 208$193 | 400$000 | 2,195.200 | 0.412.100 | 18,0 | 1,783.100 | 99$024 | 272$265 | — | 371$229 | — | 342$011 | 713$240 |
| Louro . . . . | » | 274$370 | 436$136 | 500$000 | 75,768.660 | 13,179.079 | 17,3 | 62,589.581 | 2:953$386 | 20:788$668 | 3:555$559 | 27:297$613 | — | 3:997$173 | 31:294$786 |
| Massaranduba . | » | 225$999 | 396$031 | 500$000 | 28,991.794 | 5,521.277 | 19,0 | 23,470.517 | 1:391$799 | 6:552$144 | 1:351$113 | 9:295$056 | — | 2:440$200 | 11:735$256 |
| Pau mulato . . | » | 280$000 | 494$200 | 500$000 | 8,881.500 | 2,114.580 | 23,0 | 6,766.920 | 405$829 | 2:486$820 | 451$597 | 3:344$246 | — | 39$214 | 3:383$460 |
| Araçá . . . . | » | 136$492 | 252$934 | 438$900 | 157,734.150 | 30,047.570 | 19,0 | 127,686.572 | 8:487$762 | 21:529$502 | 2:279$115 | 32:296$379 | — | 23:743$069 | 56:039$448 |
| Guarubú cedro . | » | 223$000 | 399$655 | 500$000 | 1,308.960 | 0,240.200 | 18,0 | 1,068.760 | 65$899 | 298$443 | 62$794 | 427$136 | — | 160$682 | 587$818 |
| Sapucaia . . . | » | 129$284 | 265$642 | 469$300 | 82,901.110 | 24,601.232 | 19,0 | 58,299.878 | 4:097$858 | 10:717$850 | 665$383 | 15:481$091 | — | 11:879$353 | 27:360$444 |
| Copahyba. . . | » | 124$087 | 253$851 | 473$400 | 32,149.500 | 6,159.744 | 19,0 | 25,989.756 | 1:718$041 | 3:989$367 | 890$125 | 6:597$533 | — | 5:704$830 | 12:302$363 |
| Angico. . . . | » | 124$185 | 245$085 | 709$900 | 49,936.670 | 10,194.193 | 20,4 | 39,742.477 | 2:446$375 | 6:201$401 | 1:092$540 | 9:740$316 | — | 18:469$611 | 28:209$927 |
| Cambuhy . . . | » | 124$514 | 227$476 | 400$000 | 12,885.150 | 2,671.485 | 20,7 | 10,213·665 | 718$975 | 1:604$392 | — | 2:323$367 | — | 1:762$099 | 4:085$466 |
| Peroba rosa . . | » | 120$000 | 220$333 | 480$000 | 31,599.000 | 4,774.199 | 15,1 | 26,824.801 | 2:118$528 | 3:791$880 | — | 5:910$408 | — | 6:965$494 | 12:875$902 |
| Total em 1927. . | » | — | — | — | 2.405,496.264 | 475,975.318 | 19,7 | 1.929.520.946 | 103:812$864 | 491:834$970 | 81:882$609 | 677:530$449 | 215$027 | 386:611$013 | 1.064:226$435 |
| Total em 1926. . | » | — | — | — | 2.472,092.521 | 607,566.376 | 24,5 | 1.864,526.145 | 96:938$225 | 674:610$430 | 115:930$165 | 887:478$826 | 7:241$238 | 306:394$211 | 1.186:631$799 |
| Differença para mais em 1927. | » | — | — | — | — | — | — | 64,994.801 | 6:874$639 | — | — | — | — | 80:516$802 | — |
| Differença para menos em 1927. | » | — | — | — | 66,596.257 | 131,591.058 | 4,8 | — | — | 182:775$460 | 34:047$556 | 209:948$377 | 7:026$211 | — | 122:405$364 |

## Producção da serraria de Norte

| DESIGNAÇÃO | ESPECIE DE UNIDADE | PREÇOS DE UNIDADE | | | QUANTIDADE DO MATERIAL APPLICADO NAS OBRAS | QUEBRA DO MATERIAL VERIFICADA NO PREPARO DAS OBRAS | PERCENTAGEM DA QUEBRA | QUANTIDADE DO MATERIAL PRODUZIDO EM OBRAS | CUSTO DE : | | DIVERSOS | PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA ANNUAL | CONTA INDUSTRIAL | | PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA FIXO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Em bruto | Em obras preparadas | | | | | | Mão de obra | Material | | | Debito | Credito | |
| | | | Annual | Fixo | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | % | | | | | | | | |
| Cedro . . . . | M³ | 296$281 | 377$379 | 695$000 | 435.574,000 | 47.274,000 | 10,8 | 388.300,000 | 7:441$220 | 129:052$210 | 10:237$087 | 146:730$517 | — | 123:204$483 | 269:935$000 |
| Peroba parda . | » | 397$658 | 461$887 | 622$000 | 199.714,000 | 10.014,000 | 9,5 | 180.700,000 | 1:024$532 | 79:417$992 | 3:020$531 | 83:463$055 | — | 28:947$945 | 112:411$000 |
| Peroba rosa . . | » | 170$665 | 222$361 | 563$000 | 658.307,590 | 69.407,590 | 10,5 | 588.900,000 | 7:873$955 | 112:349$335 | 10:725$607 | 130:948$897 | — | 200:863$103 | 331:812$000 |
| Andiróba . . . | » | 260$000 | 338$461 | 500$000 | 48.397,000 | 5.247,000 | 10,8 | 43.150,000 | 508$705 | 12:583$220 | 1:512$675 | 14:604$600 | — | 6:970$400 | 21:575$000 |
| Sucupira . . . | » | 234$358 | 291$274 | 446$000 | 33.372,000 | 3.772,000 | 11,1 | 29.600,000 | 310$583 | 7:821$012 | 490$140 | 8:621$735 | — | 4:578$265 | 13:200$000 |
| Maçaranduba. . | » | 262$100 | 322$481 | 475$000 | 57.030,268 | 6.730,268 | 11,7 | 50.300,000 | 457$250 | 14:947$630 | 815$934 | 16:220$814 | — | 7:679$186 | 23:900$000 |
| Macacahúba . . | » | 286$359 | 372$067 | 500$000 | 50.044,000 | 5 994,000 | 11,9 | 44.050,000 | 560$500 | 14:330$584 | 1:542$519 | 16:433$603 | — | 5:591$397 | 22:025$000 |
| Acapú . . . . | » | 310$153 | 405$382 | 498$000 | 51.617,000 | 6.217,000 | 12,4 | 45.400,000 | 571$050 | 16:009$194 | 1:851$382 | 18:431$626 | — | 4:168$374 | 22:600$000 |
| Pau amarello. . | » | 316$000 | 370$269 | 1:211$000 | 43.512,000 | 4.712,000 | 18,2 | 38.800,000 | 554$300 | 13:749$792 | 62$347 | 14:366$439 | — | 32:608$561 | 46:975$000 |
| Guarubá . . . | » | 22$460 | 257$628 | 400$000 | 0.614,400 | 0.014,400 | 2,3 | 0.600,000 | 16$950 | 137$627 | — | 154$577 | — | 85$423 | 240$000 |
| Louro . . . . | » | 228$000 | 269$768 | 400$000 | 0.990,531 | 0.090,531 | 9,1 | 0.900,000 | 16$950 | 225$842 | — | 242$792 | — | 117$208 | 360$000 |
| Cangerana. . . | » | 227$999 | 269$381 | 400$000 | 21.882,645 | 2.882,645 | 13,1 | 19.000,000 | 129$000 | 4:989$243 | — | 5:118$243 | — | 2:481$757 | 7:600$000 |
| Madeira de lei . | » | 125$000 | 152$717 | 400$000 | 71.456,000 | 8.056,000 | 9,1 | 63.400,000 | 750$300 | 8:932$000 | — | 9:682$300 | — | 15:677$700 | 25:360$000 |
| Total em 1927 . | . . | . . . | . . . | . . . | 1.672,511.434 | 179,411.434 | 10,7 | 1.493,100.000 | 20:215$295 | 414:545$681 | 30:258$222 | 465:019$198 | — | 432:973$802 | 897:993$000 |
| Total em 1926 . | . . | . . . | . . . | . . . | 1.271,708.655 | 111,818.655 | 8,7 | 1.159,890.000 | 18:317$378 | 285:766$729 | 37:735$359 | 341:819$466 | — | 309:380$034 | 651:199$500 |
| Differença para mais em 1927 . | . . | . . . | . . . | . . . | 400,802.779 | 67,592.779 | 2,0 | 333,210.000 | 1:897$917 | 128:778$952 | — | 123:199$732 | — | 123:593$768 | 246:793$500 |
| Differença para menos em 1927. | . . | . . . | . . . | . . . | . . . . | . . . . | . . | . . . . | . . . . | . . . . | 7:477$137 | — | — | — | — |

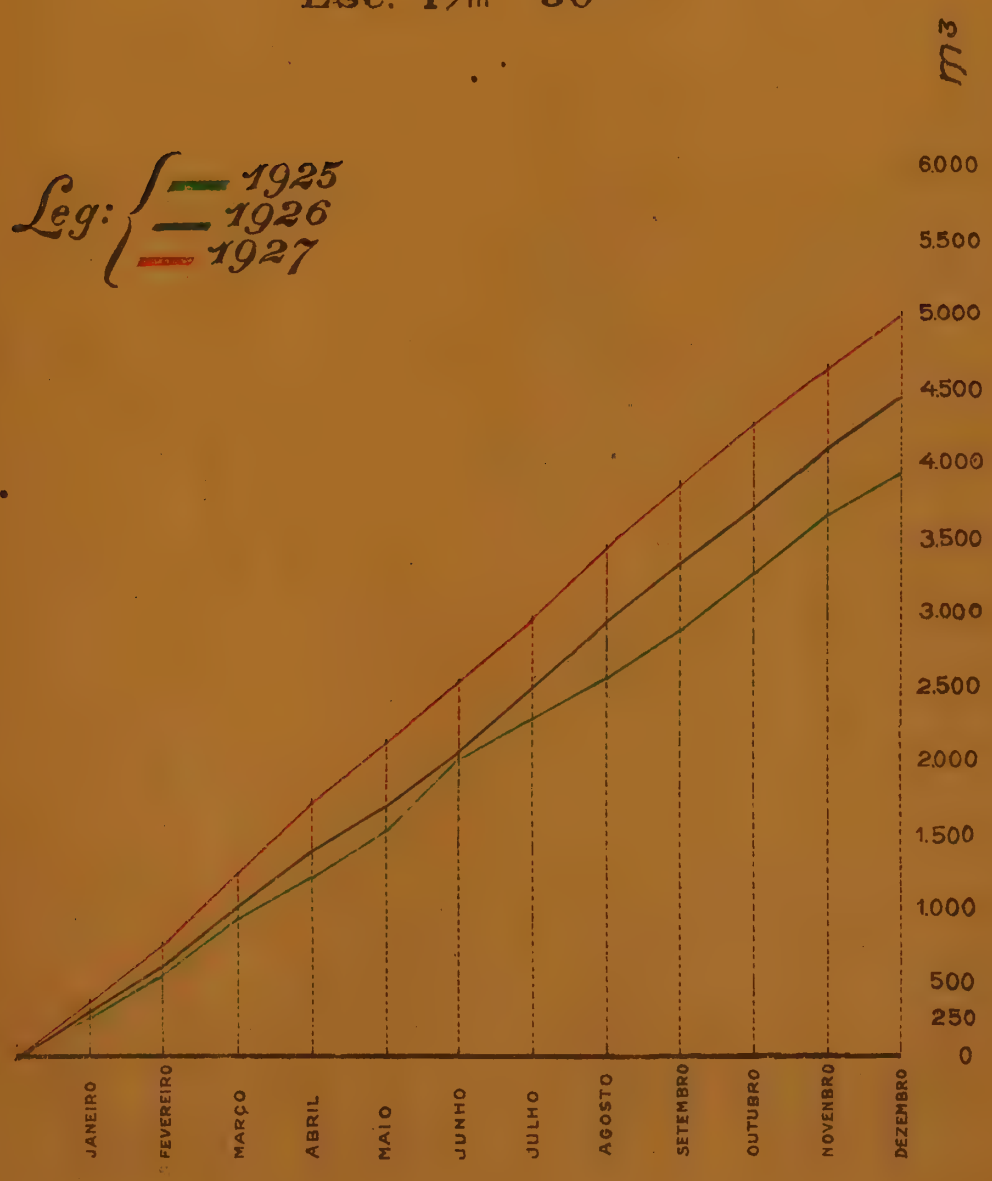
## Producção da serraria das officinas de Bello Horizonte

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cedro . . . . | M3 | 285$594 | 336$016 | 665$600 | 67.503,555 | 13.025,537 | 19,2 | 54.478,018 | 520$919 | 19:278$653 | 1:229$856 | 21:029$428 | — | 15:231$627 | 36:261$055 |
| Oleo pardo . . | » | 299$163 | 462$319 | 495$800 | 14.005,475 | 4.316,019 | 30,8 | 9.689,456 | 84$206 | 4:189$925 | 205$489 | 4:479$620 | 521$121 | 845$646 | 4:804$145 |
| Madeiras de lei . | » | 104$693 | 464$979 | 478$000 | 40.020,942 | 9.560,201 | 23,8 | 30.460,741 | 196$619 | 12:899$083 | 1:067$931 | 14:163$633 | 1:660$404 | 2:058$449 | 14:561$678 |
| Pau amarello. . | » | 754$392 | 468$289 | 1:004$000 | 17.098,484 | 3.653,192 | 15,5 | 14.445,292 | 125$871 | 6:638$710 | — | 6:764$581 | — | 8:125$951 | 14:890$532 |
| Peroba. . . . | » | 317$283 | 418$163 | 464$000 | 188.508,555 | 33.297,658 | 17,6 | 155.210,897 | 1:616$162 | 59:810$704 | 3:476$684 | 64:903$550 | — | 22:643$627 | 87:547$177 |
| Total em 1927 . | . . | . . . | . . . | . . . | 327,137.011 | 62,852.607 | 19,1 | 264,284.404 | 2:543$777 | 102:817$075 | 5:979$960 | 111:340$812 | 2:181$525 | 48:905$300 | 158:064$587 |

# GRAPHICO
## DA
# SERRARIA
## CUBAGEM DA MADEIRA SERRADA

*Engenho de Dentro e Depositos*
*ENGLOBADOS*

**Esc: 1m/m = 50 m³**




IMPRENSA NACIONAL

# 5ª DIVISÃO

---

# VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

# 5ª DIVISÃO

## I — EXTENSÃO DAS LINHAS

A extensão da linha em trafego continúa a ser de km. 2 900,951, assim distribuida:

| | km. |
|---|---|
| Bitola de 1m,00 | 1.657,521 |
| » » 1m,60 | 1.179,656 |
| » mixta | 63,774 |
| Total | 2.900,951 |

A extensão da linha a conservar em 31 de dezembro de 1927, era de 3.623,103 kilometros assim distribuida:

| DESIGNAÇÃO | BITOLA LARGA | BITOLA ESTREITA | BITOLA MIXTA | TOTAES |
|---|---|---|---|---|
| | Km. | Km. | Km. | Km. |
| Troncos | 611,062 | 798,293 | 58,435 | 1.467,790 |
| Ramaes | 733,561 | 873,969 | 9,718 | 1.617,248 |
| Circulares | 7,874 | 7,870 | — | 15,744 |
| Desvios | 341,576 | 150,349 | 30,396 | 522,321 |
| Somma | 1.694,073 | 1.8[illegible]0,481 | 98,549 | 3.623,103 |

A distribuição da extensão da linha em trafego pelo Districto Federal e pelos Estados do Rio de Janeiro, Minas Geraes e S. Paulo é a seguinte:

| | km. |
|---|---|
| Districto Federal | 106,969 |
| Estado do Rio de Janeiro | 700,891 |
| » de Minas Geraes | 1.771,468 |
| » » S. Paulo | 321,623 |
| Total | 2.900,951 |

## II — SECÇÃO TECHNICA

O resumo dos trabalhos executados nessa Secção consta do quadro seguinte:

| Designação | Quantidade |
|---|---|
| Plantas sobre processo de terrenos | 43 |
| » » desvios e modificação de linha | 13 |
| » aguadas | 17 |
| » pateos de estações | 12 |
| » pontes metallicas | 10 |
| Reforço » » | 7 |
| Pontes de cimento armado | 13 |
| Diversos | 39 |

O serviço de cadastro foi feito n'uma extensão total de 252 ,022, assim discriminada:

| | km. |
|---|---|
| Linha do Centro (Km. 510 a General Carneiro) | 91,320 |
| Ramal de Paraopeba (Km. 536 a Ibiretê) | 81,735 |
| » » Santa Cruz (Itacurussá a Mangaratiba) | 21,719 |
| Linha Auxiliar (Alfredo Maia a Andrade Araujo) | 34,196 |
| » » (Belém a Sertão) | 23,052 |
| Total | 252,022 |

## III — CONSERVAÇÃO ORDINARIA DA LINHA E EDIFICIOS

### a) Trilhos e accessorios

**Substituição de trilhos**

| LINHAS | TRECHO | EXTENSÃO SUBSTITUIDA EM METROS | TYPOS SUBSTITUIDOS |
|---|---|---|---|
| Ramal de Paraopeba | Joaquim Murtinho a Bello Horizonte | 26.350 | Typo *B* por typo *C*. |
| Linha do Centro | Pedro Leopoldo a Sete Lagôas | 9.751 | Typo *a* por typo *B* usado. |
| Ramal de Pirapora | Kilometro 995 ao 993 | 3.361 | Typo *a* por typo 24kg,800. |
| Ramal de Ponte Nova | R. Silva a Ouro Preto | 4 217 | Typo *a* por typo *B* usado. |

**Soldagem das juntas dos trilhos**

Solda aluminio thermica para trilhos. "A Electro Thermit A. M. G. H." propoz introduzir na Central a solda *aluminio thermica*, para trilhos, já adoptada em grandes estradas americanas e europeas, e, por conta propria, procedeu á soldadura de um trecho de linha de extensão de um kilometro (Km. 25), afim de que podessemos observar o resultado pratico do processo.

Essa solda é baseada na propriedade que tem o aluminio de se oxydar, a uma temperatura elevada, de um modo extremamente violento e com um forte desprendimento de calor, retirando o oxygenio se necessario, dos compostos vizinhos.

Distinguem-se na solda aluminio thermica dois processos de principios differentes a saber:

1°). Solda das peças topo a topo por pressão, sem interposição de materia extranha para soldagem.

2°). Solda com o auxilio de uma camada ligante.

Uma combinação dos dois, effectuando uma solda topo a topo por pressão, no boleto e uma solda intercalada no patim, reune as bôas qualidades dos dois methodos, supprindo os seus inconvenientes. Esse processo, chamado de *soldadura combinada*, é o geralmente empregado.

No trecho de linha em experiencia, foi feita a solda pelo methodo combinado. Os trilhos foram ligados por grupos de tres, ficando entre cada grupo uma junta de dilatação.

O trecho soldado, funccionando com um trilho continuo, terá reduzido a 1/4 o numero de juntas e *ipso-facto* o caminhamento da linha.

Os resultados até agora têm sido os melhores possiveis.

### b) Dormentes

Na conservação ordinaria da linha foram empregados 381.159 dormentes de madeira, sendo 199.955 de bitola larga e 182.157 de bitola estreita.

Na construcção de desvios foram empregados 17.571 dormentes, sendo 15.940 de bitola larga e 1.638 de bitola estreita.

Os preços medios dos dormentes foram: 9$143 para bitola de $1^m,60$ e 6$626 para os de bitola de $1^m,00$: — estes preços tendem a subir.

Na conservação ordinaria das linhas, foi empregado o material constante dos quadros seguintes:

# MATERIAL

## a) Trilhos e accessorios

| DESIGNAÇÃO | BITOLAS | | TOTAL |
|---|---|---|---|
| | 1m,00 | 1m,60 | |
| Trilhos de 19kg,600 (a) | 146 | — | 146 |
| » » 24kg,800 | 335 | — | 335 |
| » » 30kg,883 (E) | 4.750 | 742 | 5.492 |
| » » 42kg,173 (C) | — | 9.585 | 9.585 |
| Talas de juncção | 11.753 | 14.139 | 25.897 |
| Grampos (Pregos) | 490.323 | 237.728 | 728.051 |
| Parafusos | 37.065 | 221.935 | 259.000 |
| Tirefonds | 14.272 | 876.588 | 890.860 |
| Placas de apoio | — | 52.440 | 52.440 |
| Arruelas | 129.853 | 147.550 | 277.403 |
| Chaves | 83 | 144 | 232 |
| Corações | 66 | 101 | 167 |
| Apparelhos retentivos | — | 18.520 | 18.520 |

## b) DORMENTES

**O movimento de dormentes durante o anno de 1927, foi o seguinte**

| DESIGNAÇÃO | BITOLA DE 1m,60 | | BITOLA DE 1m,00 | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantidades parciaes | Quantidades totaes | Quantidades parciaes | Quantidades totaes |
| Saldo de 1926 | 10.805 | — | 26.343 | |
| Recebidos dos fornecedores: | | | | |
| Madeira de lei | 208.021 | — | 151.600 | |
| » branca para creosotar | 26.139 | — | 22.024 | |
| Recebidos da 6ª Divisão | — | — | 26.295 | |
| Somma | — | 244.965 | — | 226.262 |
| Empregados em substituição dos estragados | 199.402 | — | 181.757 | |
| Empregados em construcção de desvios | 15.940 | — | 1.638 | |
| » em obras d'arte | 553 | — | 400 | |
| » no trecho de L. Velhas a P. Nova | — | — | 26.295 | |
| Somma | — | 215.895 | — | 210.090 |
| Saldo que passa para 1928 | — | 29.070 | — | 16.172 |

### Creosotagem de dormentes

Com o fim de poupar as nossas madeiras de lei, que só se encontram em mattas afastadas da linha, continuamos o serviço de creosotagem das madeiras brancas.

Os preços médios foram de 5$904 para os dormentes de 1m,60 e 3$432 para os de 1m,00.

O preço do creosoto foi de $300 fornecido pela Companhia do Gaz.

A quantidade total de dormentes creosotados foi de 43.676, sendo 32.652 de bitola larga e 11.024 de bitola estreita.

Cada dormente de bitola larga absorve de seis a sete kilos de creosoto; e o de estreita, 3,5 kilos.

### c) Desvios

Para attender ás necessidades crescentes do trafego, locomoção e da industria particular, foram construidos 33 desvios e augmentados 10. Dos primeiros, 24 são de bitola larga e nove de bitola estreita.

As extensões dos desvios em 31 de dezembro de 1927 estão assim distribuidas:

| | Km. |
|---|---|
| Bitola de 1m,60 | 341,576 |
| » » 1m,00 | 150,349 |
| » mixta | 30,396 |
| Total | 522,321 |

Foi feita uma revisão geral nas extensões dos desvios, sendo encontradas algumas divergencias e enganos que foram corrigidos.

### d) Lastramento da linha com pedra

Este serviço continúa a merecer toda attenção, pois é essencial para a boa conservação da linha e segurança do trafego.

Foi feita a substituição do lastro de argilla numa extensão total de 62m,056, empregando-se 24.856m3,000 de pedra e cascalho.

Nos pontos onde o lastro está desfalcado foi o mesmo reforçado numa extensão total de 22km,447, empregando-se 10.113m3,000 de pedra.

A extensão de linha lastrada com pedra, em 31 de dezembro, era de 2.102.km,380, assim discriminada:

| | Km. |
|---|---|
| Bitola larga (1m,60) | 1.011,441 |
| » estreita (1m,00) | 1.027,165 |
| » mixta (1m,00 e 1m,60) | 63,774 |
| Total | 2.102,380 |

A extensão total de desvios, lastrada com pedra e cascalho, é de 76km,877, sendo 63km,805 na bitola larga e 13km,072 na estreita.

### e) Obras d'arte

#### Tunneis

Continuam em reparação os tunneis 9, 11 e 12 bis, na serra do Mar, e n. 20 em Passa Tres, proximo a Cedofeita.

Ainda não foi possivel fazer a reconstrucção do tunnel das Piroleiras, perto de Guararema, no ramal de S. Paulo, já tendo sido approvado o projecto da variante, pois será construido um novo tunnel, afastado do actual, attendendo-se, assim, á duplicação da linha, que as necessidades do trafego do ramal estão exigindo.

### Pontes e pontilhões

Ficou concluida a ponte de 15 metros de vão construida no kilometro 257,775 do ramal de S. Paulo, perto da ponte do Embahú, no local onde as aguas romperam o aterro da linha em dezembro de 1926.

Foi feita a reparação na ponte de Suruby, perto de Rezende, no ramal de S. Paulo, que soffreu avarias em tres peças de ponte e quatro longarinas.

Foi iniciada a reparação das vigas metallicas do 7º vão da ponte de Serraria, constando do reforço das chapas das mesas.

Foram substituidas as vigas de madeira da ponte do Sacco Estreito no kilometro 850,447 da Linha do Centro, empregando-se vigas de cimento armado de 10 metros de vão livre.

As superstructuras metallicas encommendadas para as pontes de Catumby e Guandú, no Ramal de Mangaratiba, foram empregadas na ponte do Guandú-mirim, no Ramal de Austin a Santa Cruz.

Para o viaducto do Retiro, foi projectada uma obra com 90m,0 de vão total, sendo quatro vãos de 15 metros e tres de 10 metros sobre pilares metallicos.

Foram recebidas 14 superstructuras metallicas para a substituição das vigas de madeira das pontes da linha do Centro, com mais de 20 annos.

Foram feitas reparações nas seguintes obras d'arte:

| | |
|---|---|
| Tunneis | 5 |
| Pontes | 141 |
| Viaductos | 5 |
| Pontilhões | 66 |
| Vallas e valletas empedradas | 18 |
| Drenos | 2 |
| Boeiros abertos | 116 |
| » capeados | 65 |
| Muros de arrimo | 34 |
| Fossos americanos | 14 |

### *f)* Cercas e cancellas

Os serviços feitos constam do quadro abaixo:

| LINHAS | REPARADAS | CONSTRUIDAS | SUBSTITUIDAS | REPARADAS |
|---|---|---|---|---|
| Bitola de 1m,60 | 651km,360 | 19km,031 | 115 | 151 |
| » » 1m,00 | 309km,725 | 42km,073 | 77 | 16 |
| Total | 961km,085 | 61km,104 | 192 | 167 |

### *g)* Edificios

Foram feitas as reparações correntes em 753 edificios a saber:

| | |
|---|---|
| Estações | 228 |
| Armazens | 7 |
| Depositos e officinas | 19 |
| Casas de Residencias | 255 |
| » » turmas | 137 |
| Guaritas | 107 |
| Total | 753 |

### *h)* Officinas de Valença

Foi construido um galpão coberto de zinco para installação da secção de montagem de chaves e coração com uma área total de 327$^{m^2}$,60.

O barracão da ferraria foi augmentado numa area de 135$^{m^2}$,30. Durante o anno foram feitas as installações seguintes:

1 machina de fresar «Universal» Koppel, typo KEV.

1 » » furar até 1", com volante e polia.

1 » » » » 1 1/4", com volante e polia.

1 plaina n. 2 C., Lamant & Comp.

| | |
|---|---|
| O peso de ferro fundido em obras elevou-se a | 165t,041 |
| O volume de madeira desdobrada foi de | 3.320$^{m^3}$000 |

O material de linha preparado foi o constante do quadro abaixo:

| | |
|---|---|
| Agulhas de diversos typos | 144 |
| » para chaves duplas | 6 |
| Apparelhos de manobra | 63 |
| Chaves completas | 215 |
| » duplas | 4 |
| Corações de trilhos | 142 |
| » duplos de trilho | 18 |
| » typo inglez de trilhos | 7 |
| Contra-trilhos | 126 |
| Parafusos de linha | 83.663 |
| Pás de bico com cabo | 2.408 |
| Picaretas de soccar | 1.100 |
| » » excavar | 300 |
| Trados para dormentes | 3.594 |

## IV — OBRAS NOVAS

### *a)* Fechamento de estações e passagens superiores e inferiores entre D. Pedro II e Deodoro

Devido a deficiencia da verba destinada a este serviço, não teve o mesmo andamento conveniente, sendo os principaes trabalhos os que vão abaixo indicados:

Ficou concluida a passagem inferior para pedestres na rua da Matriz (Km. 8,089) onde existia uma passagem de nivel de grande movimento.

Foi iniciada a construcção de uma passagem inferior para pedestres (Km. 11,500) pouco adiante da rua José dos Reis em Engenho de Dentro, num ponto onde existe um pontilhão de 1m,20 de vão, passagem que já funccionou provisoriamente, por occasião das festas do Carnaval.

Continua em construcção a passagem superior para vehiculos e pedestres na estação de Bento Ribeiro.

Teve inicio a construcção da passagem inferior para pedestre na estação de S. Francisco em frente á rua Licinio Cardoso antiga Jockey Club.

Foi iniciado o serviço de fechamento provisorio das estações de Madureira e S. Christovão, para installação dos torniquetes.

Projectou-se uma passagem superior para Cascadura tendo o Governo baixado o decreto n. 17.994, de 25 de novembro de 1927 desapropriando os immoveis necessarios.

### *b)* Duplicação da linha no Ramal de S. Paulo

Esteve paralysado o serviço de construcção da variante de Poá a Quinta Parada, no trecho além Engenheiro Goulart, na extensão de 6.652 metros, continuando a ter andamento os processos de desapropriação.

Proseguiu o serviço de preparação do leito no trecho de Carlos de Campos a Norte, onde foram empregados 12.420m³000 de terra.

No trecho de Caçapava a S. José dos Campos foi o leito preparado numa extensão de 6.905 metros.

### *c)* Remodelação da estação Maritima

Sobre a remodelação da estação Maritima, transcrevo a parte do bem elaborado relatorio apresentado pelo Engenheiro da 1ª Residencia do Centro, Dr. José Cesario Monteiro Lins:

«A necessidade de dotar a Estrada de uma estação á beira mar, que offerecesse condições economicas ao recebimento e expedição de mercadorias por via maritima, levou a administração Pereira Passos, em 1864, a construir a antiga estação da Gambôa ligada á linha do centro pelo ramal que tomou o mesmo nome.

Para esse fim foi adquirida a antiga chacara pertencente ao Sr. Serpa Pinto e outros e lançados os fundamentos da primitiva estação cujos armazens e edificio da agencia ainda se encontram em serviço bem como construida uma longa ponte de madeira para atracação de embarcações de pequeno calado; por esse tempo o movimento de cargas que não soffriam transporte maritimo era feito na estação de S. Diogo.

Com a construcção do Cáes do Porto e consequente afastamento do mar da antiga estação, todo o serviço maritimo começou a ser feito pela Companhia arrendataria do cáes, passando a Maritima, dado o grande augmento do trafego de mercadorias, a servir ao movimento de mercadorias em geral, uma vez que a estação de S. Diogo não mais podia attender a esse movimento.

Actualmente a estação de S. Diogo recebe e remette mercadorias até Paracamby e Mangaratiba e faz o serviço geral de encommendas e carnes verdes; logo que a Maritima esteja convenientemente apparelhada mesmo essas mercadorias que se destinam ás estações até Paracamby e Mangaratiba passarão a ser despachadas por ella, uma vez que S. Diogo está destinada a ser transformada em deposito de carros e estação de triagem.

Com o prolongamento do Cáes do Porto, passará a Estrada a dispor no Cajú de uma área onde serão feitas installações modernas para a descarga do carvão que se destina á Estrada e para o embarque do minerco; assim, este é um serviço que em futuro não muito afastado, será retirado da estação Maritima que no emtanto continuará a servir ao trafego mutuo com o porto, no trecho emprehendido entre a praça Mauá e o Mangue.

A administração anterior de accôrdo com o aviso n. 222 G, de 1926, do Ex. Sr. Ministro da Viação designou uma commissão chefiada pelo preclaro actual Director e então Chefe do Movimento, para organizar dentro do que foi estabelecido por aquelle aviso, um projecto que attendesse ao serviço da estação inicial de cargas da Estrada.

Essa commissão apresentou um bem elaborado projecto em que foram attendidos todos os serviços proprios a uma estação inicial de cargas.

Em dezembro ultimo, tendo recebido a Maritima a honrosa visita dos Srs. Presidente da Republica, Ministro da Viação e administração da Estrada, conseguiu essa que se ampliasse o referido projecto, de modo a se poder augmentar a capacidade da estação, dilatando-lhe a área de pateos e armazens bem como o seu total de linhas.

Essa ampliação que consiste no augmento da área para o lado da rua da Gambôa que será substituida pela avenida projectada com o mesmo nome, e na construcção de dois grandes armazens, um na avenida Rodrigues Alves e outro na projectada avenida da Gambôa, com a devida formação de pateos e linhas — foi projectada no escriptorio dessa Residencia, tudo de accôrdo com a planta junta.

Como se conclue do que foi dito no inicio, a estação Maritima havia aos poucos mudado de fim, recebendo serviços que não attendiam a um plano geral e que eram custeados pelas verbas ordinarias.

Para execução do projecto o serviço foi iniciado pelo fechamento da area, pelo calçamento de pateos e pelo desvio do movimento de vehiculos na rua da Gambôa (que se faz atravez da estação) para a passagem superior que se liga com a rua Cardoso Marinho.

Iniciada no anno anterior, a construcção da rampa da passagem superior foi concluida em 1927, dependendo de calçamento. Construimos 75 ms. de muro de arrimo, em alvenaria, com altura média de 7 ms. e 2 encontros para ponte com altura de 6,50 e comprimento de 14 ms. cada um.

Para execução desse serviço, nesse anno, forneceu a pedreira de S. Diogo 1.024 metros cubicos de pedra.

Sobre os muros de arrimo, foi construido, para terminação do fechamento, um outro de alvenaria de tijolos, com 310 ms. de comprimento, o qual izolará a estação dos morros fronteiros.

Ligando os trechos da rampa junto á bocca do tunnel, foi construida uma passagem superior, em concreto armado, com 21m,50 de vão livre e 12 ms. de largura, para duas linhas de bondes, outros vehiculos e pedestres.

Já estando quasi terminada a excavação do trecho que ligará a rampa á rua Cardoso Marinho e em vias de iniciar-se o calçamento da mesma, dentro em pouco estará o transito de vehiculos desviado da perigosa passagem de nivel da rua da Gambôa.

Foi executada a construcção do feixe de linhas do pateo principal, sempre com a preoccupação de não prejudicar o movimento, e logo depois iniciada a dos desvios em espinha que se encontrarão no interior do futuro armazem, os quaes, emquanto esse não se constróe, poderão ser utilisados para deposito de vagões, formação de trens e mesmo para localisação do serviço de conserva da estação. A marcha do serviço de construcção poderá ser acompanhada com auxilio do graphico junto, pelo qual se verá que até dezembro foram construidos na Maritima 2.625 metros de linha e assentados 45 cruzamentos e 37 chaves.

Com a construcção desse unico feixe no pateo já desappareceu o congestionamento por occasião da chegada do carvão.

Desde que nos sejam fornecidos, em 1928, os necessarios recursos, passaremos á construcção do feixe de linhas destinadas ao deposito de carros e formação de composições.

Attendendo ao peso e á grande intensidade do trafego que irão supportar esses pateos, o seu calçamento foi executado com os cuidados technicos proprios ao caso. Assim a excavação feita com 50 centimetros de profundidade — o que produziu um volume de terra de 10.000 metros cubicos, transportados para o ramal de Santa Cruz, foi, após compressão do seu fundo com rolo de 20 toneladas, cheia por duas camadas de macadam de 15 centimetros cada uma e por uma de areia de oito centimetros de espessura; todas comprimidas successivamente sobre a camada de areia convenientemente irrigada e comprimida foram assentes os parallelepipedos, que tiveram as juntas tomadas a betume.

A área total do calçamento executado foi de 15.500 metros quadrados, havendo a pedreira de S. Diogo fornecido, até dezembro, para esse fim, 3.935 metros cubicos de macadam.

Por não se ter ainda completado esse calçamento, o que impede a estação de utilisar-se das linhas novas para o serviço de carga, não nos é ainda possivel observar o augmento da capacidade de carga e descarga e a consequente diminuição na permanencia média dos carros.

Para esgotamento das aguas, dessa área calçada, foram construidos dois conductores longitudinaes de 30 cm. de diametro (ligados a rêde geral da cidade), com um comprimento total de 950 metros. A esses vão ter, por conductores secundarios, de 20 cm. de diametro, (com comprimento total de 220 ms.), as aguas captadas por 25 boccas de lobo, convenientemente distribuidas.

Necessitando a estação Maritima de armazens e dada a situação especial em que se encontrava o P. 8, isto é, tendo que ceder logar ao novo armazem a construir e, portanto, não comportando grandes gastos na sua reparação, demolimol-o na sua metade mais afastada da rua, aproveitando o material retirado na reconstrucção da metade restante.

Reformado o calçamento interno, reconstruida a sua plataforma externa, então inteiramente damnificada, e refeita a pintura em todo elle, foi entregue ao trafego para conveniente utilisação".

## d) Novas Estações

### Barbacena

Proseguiu-se a construcção do novo edificio destinado á estação em commum com a Estrada de Ferro Oéste de Minas, sendo executados os trabalhos abaixo indicados:

| | |
|---|---|
| Concreto | 455$^{m3}$,391 |
| Chapa de cimento | 635$^{m2}$,97 |
| Alvenaria de pedra com arg. de cimento | 142$^{m3}$,246 |
| » » tijolo | 665$^{m3}$,245 |
| Embôço e rebôco | 1.505$^{m2}$,61 |
| Ladrilho | 97$^{m2}$,02 |
| Cobertura de telhas planas | 646$^{m2}$,16 |
| Calhas de cobre | 228$^{m}$,60 |
| Conductores de cobre | 135$^{m}$,20 |
| Pintura a oleo | 372$^{m2}$,68 |

### Nilopolis

Para substituir a velha estação de madeira que já não attendia as necessidades do serviço, foi construida uma nova estação de tijolo de 29 metros de comprimento por 7$^{m}$,70 de largura. Os serviços executados foram os seguintes:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de tijolo | 48$^{m3}$,799 |
| Concreto | 39$^{m3}$,187 |
| Enchimento com terra socada | 45$^{m3}$,000 |
| Chapa de cimento | 78$^{m2}$,50 |
| Embôço e rebôco | 1.816$^{m2}$,71 |
| Cobertura com telhas planas | 416$^{m2}$,00 |
| Caiadura | 2.799$^{m2}$,85 |
| Pintura a oleo | 573$^{m2}$,47 |
| Fôrro | 72$^{m2}$,09 |

### Martins Guimarães

Tendo sido feita a modificação das condições technicas da linha no trecho entre Eugenio de Mello e São José dos Campos, tornou-se necesssaria a mudança do posto telegraphico de Martins Guimarães, sendo construido novo posto telegraphico a uma distancia de 2.390$^{m}$,0 aquem da antiga posição kilometrica. Foram construidas duas plataformas com 150,$^{m}$0 cada uma. A esplanada da estação ficou com 400 metros de comprimento e 50$^{m}$,0 de largura.

### Jacarehy

Foi construida uma nova estação e iniciada a construcção de um novo armazem, medindo 48$^{m}$,0 de extensão por 8$^{m}$,0 de largura.

Ainda este anno, não foi possivel iniciar a construcção das novas estações da Barra do Pirahy e Palmyra, que já não satisfazem as necessidades do serviço.

### e) Obras Novas do Ramal de Mangaratiba

Tendo o governo resolvido sanear os Campos de Santa Cruz, foi apresentado pela Inspectoria de Portos, Rios e Canaes o projecto do qual consta o augmento do vão das pontes de Itá, São Francisco e Guandú, no Ramal de Mangaratiba. Aquellas pontes passarão a ter, respectivamente, 32m,0, 25m,0 e 20m,0 de vão. As actuaes pontes são de madeira e se acham em mau estado.

O serviço foi iniciado em 8 de novembro, sendo atacada a excavação num córte proximo á estação de Santa Cruz, afim de ser a terra transportada em trem de lastro para a construcção de desvios, nas proximidades das pontes referidas, para facilitar o serviço e não prejudicar o movimento do Trafego.

Foi feita a mudança dos postos, onde se acham as linhas do Telegrapho Nacional e da Estrada, para o lado esquerdo da linha.

### f) Álfredo Maia

Achando-se em mau estado o antigo girador e tendo havido um desnivelamento do pião, e não havendo espaço para a construcção de um triangulo de reversão, foi resolvida a substituição do antigo girador, cuja bacia tinha 16m,30 de diametro por outro de 18m,0.

A construcção foi feita sobre estacadas de madeira de lei de 0m,30 × 0m,30 de esquadria, que attingiram 10 metros de profundidade.

### Reflorestamento

Os principaes serviços feitos durante o anno vão baixo indicados:

| | |
|---|---|
| Mudas de essencias indigenas produzidas | 33.178 |
| » » eucalyptos plantadas | 6.685 |
| » » essencias indigenas plantadas | 4.809 |
| » » eucalyptos replantados | 38.330 |
| » » essencias indigenas replantadas | 3.634 |

O numero total de arvores existentes nas tres fazendas: Monte Sinai e Pau Grande, na Linha Auxiliar, e Salto, no ramal de São Paulo, era de 497.900, sendo de essencias indigenas 16.200 e de eucalyptos 481.700.

Das tres fazendas, a que possue terras de melhor qualidade é a de Pau Grande, onde as plantações de eucalyptos têm tido desenvolvimento muito rapido, apresentando a altura de 20m,50, com seis annos de idade, tendo 0m,76 de diametro a uma altura de 1m,0 do sólo.

# DADOS SOBRE AS ESTAÇÕES

## Quadro n. 1

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| | LINHA DO CENTRO (D. PEDRO II A MONTES CLAROS) | | | | |
| | BITOLA LARGA | | | | |
| 1 | D. Pedro II | 0,000 | 4,965 | 7.584,00 | 29 de Março de 1858. |
| 2 | São Diogo | 1,661 | 3,900 | 2.826,00 | 20 de Março de 1890. |
| 2 | » » (Deposito de locomotivas) | — | — | 7.906,00 | |
| 2 | » » (Pateo da pedreira) | — | — | 2.437,00 | |
| 3 | Lauro Müller | 2,366 | 7,319 | — | 12 de Novembro de 1907. |
| 4 | S. Christovão | 3,439 | 3,887 | 808,00 | 16 de Julho de 1859. |
| 5 | Derby Club | 4,257 | 8,112 | 808,50 | 2 de Agosto de 1885. |
| 6 | Mangueira | 4,869 | 11,145 | — | 10 de Agosto de 1869. |
| 7 | S. Francisco Xavier | 5,887 | 15,935 | 581,00 | 16 de Março de 1861. |
| 8 | Rocha | 6,492 | 13,924 | — | 1 de Dezembro de 1885. |
| 9 | Riachuelo | 7,068 | 14,672 | — | 1 de Fevereiro de 1869. |
| 10 | Sampaio | 7,751 | 16,509 | — | 12 de Julho de 1885. |
| 11 | Engenho Novo | 8,606 | 16,336 | 700,30 | 29 de Março de 1858. |
| 12 | Silva Freire | 9,106 | 21,518 | 605,00 | 13 de Novembro de 1926. |
| 13 | Meyer | 9,497 | 22,573 | — | 13 de Maio de 1889. |
| 14 | Todos os Santos, | 10,208 | 27,004 | — | 24 de Dezembro de 1868. |
| 15 | Engenho de Dentro | 11,391 | 25,600 | 1.405,50 | 10 de Dezembro de 1873. |
| 15 | Engenho de Dentro (Officinas) | — | — | 5.183,60 | |
| 16 | Encantado | 12,151 | 27,455 | — | 15 de Abril de 1868. |
| 17 | Piedade | 13,127 | 34,802 | 128,60 | 11 de Abril de 1873. |
| 18 | Quintino Bocayuva | 14,375 | 40,010 | 268,00 | 1 de Maio de 1886. |
| 19 | Cascadura | 15,416 | 33,583 | 895,00 | 29 de Março de 1858. |
| 20 | Madureira (estribo antes de Madureira) | 16,450 | 28,838 | — | 15 de Junho de 1890. |
| 21 | D. Clara | 17,184 | 28,264 | 2.422.90 | 9 de Fevereiro de 1897. |
| 21 | Madureira | 16,679 | 27,593 | — | 17 de Abril de 1898. |
| 22 | Oswaldo Cruz | 18,106 | 20,010 | 443,70 | 7 de Novembro de 1914. |
| 23 | Prefeito Bento Ribeiro | 19,285 | 19,600 | 3.720,00 | 1 de Maio de 1913. |
| 24 | Marechal Hermes | 20,515 | 16,421 | 263,00 | 8 de Março de 1859. |
| 25 | Deodoro (Ent. do Ramal de Santa Cruz) | 22,056 | 16,412 | 13.921,00 | 1 de Junho de 1913. |
| 26 | Ricardo de Albuquerque | 24,474 | 26,069 | 2.664,00 | 1 de Outubro de 1896. |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 27 | Anchieta | 26,507 | 19,589 | 785,00 | 1 de Outubro de 1896. |
| 28 | Nilopolis | 28,716 | 16,805 | 244,00 | 8 de Novembro de 1914. |
| 29 | Mesquita | 31,969 | 17,248 | 2.028,00 | 2 de Março de 1884. |
| 30 | Nova-Iguassú | 35,354 | 25,800 | 2.503,80 | 29 de Março de 1858. |
| 31 | Morro Agudo | 39,741 | 27,436 | 888,00 | 13 de Abril de 1897. |
| 32 | Austin | 44,478 | 42,070 | 723,50 | 17 de Setembro de 1896. |
| 33 | Queimados | 48,258 | 29,246 | 790,00 | 29 de Março de 1858. |
| 34 | Caramujos | 56,760 | 25,100 | 57,70 | 27 de Janeiro de 1914. |
| 35 | Belém | 61,698 | 29,913 | 7.254,20 | 8 de Novembro de 1858. |
| 36 | Guedes da Costa (Ent. do Ramal de Paracamby) | 64,788 | 35,600 | 581,20 | 12 de Julho de 1863. |
| 37 | Ellison | 63,106 | 83,669 | — | 11 de Janeiro de 1897. |
| 38 | Mario Bello | 70,944 | 135,488 | 758,80 | 16 de Julho de 1878. |
| 39 | Serra | 75,394 | 213,945 | 881,50 | 16 de Junho de 1878. |
| 40 | Scheid | 77,834 | 232,200 | 906,60 | 21 de Abril de 1893. |
| 41 | Palmeiras | 82,023 | 326,360 | 806,30 | 5 de Junho de 1876. |
| 42 | Paulo de Frontin | 85,412 | 386,318 | 1.160,70 | 12 de Julho de 1863. |
| 43 | Humberto Antunes | 89,696 | 446,068 | 1.184,00 | 1 de Janeiro de 1894. |
| 44 | Engenheiro Nery Ferreira (parada) | 91,861 | 417,710 | 818,00 | 2 de Fevereiro de 1911. |
| 45 | Mendes | 92,529 | 413,000 | 1.063,00 | 7 de Agosto de 1864. |
| 46 | Martins Costa | 96,285 | 397,600 | 604,00 | 1 de Maio de 1894. |
| 47 | Morsing | 98,168 | 391,593 | 109,00 | 1 de Maio de 1894. |
| 48 | Sant'Anna | 102,221 | 362,700 | 861,00 | 7 Agosto de 1864. |
| 49 | Barra do Pirahy (Ent. do Ramal de S. Paulo) | 103,120 | 357,360 | 6.727,30 | 7 Agosto de 1864. |
| 49 | » » (Deposito de locomotivas) | — | — | 3.358,00 | |
| 50 | Ypiranga | 115,495 | 354,103 | 1.481,00 | 13 de Abril de 1865. |
| 51 | Sebastião de Lacerda | 121,367 | 350,500 | 712,00 | 12 de Abril de 1898. |
| 52 | Barão de Vassouras (ex-Caetano Furquim) (Ent. do Ramal de Portella a B. de Vassouras) | 128,416 | 345,450 | 1.050,00 | 18 de Junho de 1865. |
| 53 | Juparanã | 132,035 | 341,045 | 1.889,00 | 17 de Dezembro de 1865. |
| 54 | Teixeira Leite (ex-Concordia) | 142,570 | 324,100 | 631,00 | 12 de Abril de 1879. |
| 55 | Commercio | 146,660 | 320,100 | 663,00 | 26 de Novembro de 1866. |
| 56 | Alliança | 153,910 | 312,200 | 864,00 | 28 de Setembro de 1881. |
| 57 | Casal | 159,064 | 319,019 | 659,00 | 1 de Outubro de 1867. |
| 58 | Carlos Niemeyer | 165,397 | 314,846 | 574,00 | 12 de Janeiro de 1898. |
| 59 | Andrade Pinto | 170,081 | 296,920 | 1.164,00 | 5 de Maio de 1867. |
| 60 | Engenheiro Vieira Cortez (ex-Bôa Vista) | 177,621 | 282,900 | 1.909,00 | 5 de Julho de 1885. |
| 61 | Parahyba do Sul | 187,060 | 280,344 | 1.199,00 | 11 de Agosto de 1867. |
| 62 | Barão de Angra | 192,320 | 273,273 | 731,00 | 1 de Outubro de 1912. |
| 63 | Entre Rios | 197,465 | 273,000 | 4.545,00 | 13 de Outubro de 1867. |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 63 | Entre Rios (Deposito de locomotivas) | — | — | 6.872,00 | |
| 64 | Fernandes Pinheiro | 204,510 | 336,712 | 518,00 | 23 de Abril de 1898. |
| 65 | Serraria | 212,182 | 304,640 | 973,00 | 20 de Setembro de 1874. |
| 66 | Souza Aguiar | 217,050 | 304,725 | 639,50 | 8 de Novembro de 1884. |
| 67 | Parahybuna | 225,843 | 335,400 | 726,00 | 28 Setembro de 1874. |
| 68 | Affonso Arinos (Ent. Ramal de Barra Longa) | 229,338 | 249,320 | 978,00 | 21 de Julho de 1911. |
| 69 | Sobragy | 238,249 | 451,851 | 902,00 | 31 de Outubro de 1875. |
| 70 | Cotegipe | 245,306 | 466,633 | 867,00 | 5 de Novembro de 1885. |
| 71 | Mathias Barbosa | 252,907 | 474,788 | 1.165,00 | 31 de Outubro de 1875. |
| 72 | Cedofeita | 256,522 | 515,298 | 751,00 | 30 de Dezembro de 1875. |
| 73 | Retiro | 266,457 | 619,717 | 934,00 | 30 de Dezembro de 1875. |
| 74 | Juiz de Fóra | 275,284 | 675,506 | 3.325,00 | 30 de Dezembro de 1875. |
| 75 | Mariano Procopio | 277,738 | 673,380 | 1.927,00 | 20 de Novembro de 1876. |
| 76 | Pecuaria (Estribo) | 281,200 | 684,490 | — | 15 de Novembro de 1923. |
| 77 | Francisco Bernardino (ex-Creosotagem) | 281,765 | 679,860 | 1.399,00 | 8 de Março de 1904. |
| 78 | Setembrino de Carvalho (estribo) | 285,475 | 688,534 | — | 1925. |
| 79 | Bemfica | 288,745 | 684,630 | 1.530,50 | 1 de Março de 1877. |
| 80 | Dias Tavares | 293,947 | 693,500 | 796,00 | 31 de Julho de 1894. |
| 81 | Chapeu d' Uvas | 303,375 | 704,682 | 1.744,00 | 1 de Fevereiro de 1877. |
| 82 | Ewbank da Camara | 310,170 | 776,600 | 975,00 | 12 de Outubro de 1890. |
| 83 | Sergio Macedo | 317,494 | 817,043 | 598,00 | 25 de Julho de 1912. |
| 84 | Posto telegraphico kilometro 322 | 322,170 | 828,550 | 440,00 | |
| 85 | Palmyra (Ent. do Ramal de Piranga) | 324,175 | 837,442 | 3.399,00 | 1 de Fevereiro de 1877. |
| 85 | » Deposito de locomotivas) | — | - | 5.473,00 | 10 de Novembro de 1914. |
| 86 | Mantiqueira | 337,280 | 878,775 | 662,00 | 16 de Junho de 1878. |
| 87 | Rocha Dias | 344,612 | 998,500 | 488,00 | 17 de Setembro de 1896. |
| 88 | João Ayres | 351,449 | 1 115,500 | 1.028,30 | 16 de Junho de 1878. |
| 89 | Sitio (Ent. com a Oéste de Minas) | 363,094 | 1.045,000 | 1.903,00 | 21 de Outubro de 1878. |
| 90 | Dr. Sá Fortes | 368,190 | 1.039,200 | 903,50 | 15 de Agosto de 1897. |
| 91 | Barbacena (Ent. com a Oéste de Minas) | 378,040 | 1.120,000 | 1.850,00 | 27 de Junho de 1880. |
| 92 | Sanatorio | 379,719 | 1.114,000 | 768,00 | 1 de Dezembro de 1892. |
| 93 | Alfredo Vasconcellos | 389,341 | 1.052,500 | 637,00 | 1 de Fevereiro de 1895. |
| 94 | Bias Fortes | 395,000 | 1.112,290 | 402,00 | 14 de Novembro de 1914. |
| 95 | Ressaquinha | 402,245 | 1.104,000 | 504,00 | 12 de Abril de 1882. |
| 96 | Hermillo Alves | 410,179 | 1.147,500 | 766,00 | 2 de Março de 1898. |
| 97 | Carandahy | 419,411 | 1.057,500 | 1.048,50 | 28 de Outubro de 1881. |
| 98 | Herculano Penna | 424,434 | 1 106,300 | 699,00 | 9 de Agosto de 1894. |
| 99 | Pedra do Sino | 429,642 | 1.052,800 | 1.616,10 | 19 de Maio de 1894. |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 100 | Christiano Ottoni | 438,390 | 998,800 | 1.390,00 | 15 de Dezembro de 1883. |
| 101 | Buarque de Macedo | 449,863 | 978,500 | 746,10 | 15 de Dezembro de 1883. |
| 102 | Lafayette | 462,278 | 931,700 | 9.430,00 | 15 de Dezembro de 1883. |
| 103 | Gagé | 473,213 | 889,748 | 1.072,20 | 6 de Maio de 1899. |
| 104 | Dr. Joaquim Murtinho (Ent. do Ramal de Paraopeba) | 477,823 | 881,738 | 1.467,00 | 14 de Novembro de 1914. |
| 105 | Lobo Leite | 482,741 | 889,823 | 493,00 | 25 de Agosto de 1886. |
| 106 | Chrockatt de Sá | 491,439 | 1.016,425 | 534,00 | 3 de Novembro de 1897. |
| 107 | Burnier (Ent. do Ramal de O. Preto) | 497,931 | 1.126,143 | 3.541,00 | 16 de Julho de 1887. |
| 108 | Engenheiro Corrêa | 509,593 | 957,303 | 599,00 | 1 de Dezembro de 1896. |
| 109 | Itabirito | 523,535 | 848,143 | 1.367,50 | 16 de Julho de 1887. |
| 110 | Esperança | 527,707 | 840,586 | 613,00 | 10 de Outubro de 1891. |
| 111 | Aguiar Moreira | 535,868 | 786,136 | 360,40 | 31 de Janeiro de 1898. |
| 112 | Monteiro de Barros | 541,994 | 776,556 | — | 31 de Janeiro de 1898. |
| 113 | Rio Acima | 550,693 | 739,356 | 570,50 | 1 de Junho de 1890. |
| 114 | Honorio Bicalho | 560,905 | 729,736 | 647,00 | 1 de Junho de 1890. |
| 115 | Raposos | 570,814 | 715,536 | 601,00 | 13 de Fevereiro de 1891. |
| 116 | Sabará (Ent. do Ramal de Santa Barbara) | 582,424 | 704,536 | 2.326,00 | 13 de Fevereiro de 1891. |
| 117 | General Carneiro (Ent. do Ramal de Bello Horizonte) | 590,310 | 694,536 | 1.446,00 | 1 de Fevereiro de 1895. |
| 118 | Capitão Eduardo | 601,824 | 694,536 | 342,00 | 15 de Fevereiro de 1912. |
| 119 | Rio das Velhas | 610,381 | 680,536 | 868,50 | 6 de Abril de 1893. |
| 120 | Ribeirão da Matta | 620,740 | 681,031 | 460,00 | 1 de Junho de 1915. |
| 121 | Vespasiano | 627,792 | 680,736 | 1.087,00 | 6 de Novembro de 1894. |
| 122 | Nova Granja | 632,440 | 690,093 | 637,00 | 1 de Maio de 1910. |
| 123 | Dr. Lund | 642,504 | 691,695 | 676,00 | 15 de Fevereiro de 1895. |
| 124 | Pedro Leopoldo | 648,023 | 698,034 | 1.067,00 | 17 de Junho de 1895. |
| 125 | Mattosinhos | 658,460 | 743,000 | 1.007,00 | 31 de Agosto de 1895. |
| 126 | Peripery | 660,414 | 743,000 | 534,00 | 15 de Novembro de 1912. |
| 127 | Arcoverde | 668,071 | 738,504 | 336,00 | 13 de Maio de 1913. |
| 128 | Prudente de Moraes | 672,000 | 733,736 | 533,00 | 12 de Setembro de 1896. |
| 129 | Sete Lagôas | 684,335 | 771,236 | 3.170,00 | 12 de Setembro de 1896. |
| 129 | Sete Lagôas (Deposito de locomotivas) | — | — | 2.797,00 | |
| 130 | Wenceslau Braz | 692,975 | 701,000 | 242,00 | 1914. |
| 131 | Silva Xavier | 705,279 | 768,436 | 462,00 | 20 de Fevereiro de 1899. |
| 132 | Carvalho de Almeida (ex-Tabocas) | 714,330 | 683,100 | 235,00 | 28 de Novembro de 1903. |
| 133 | Araçá | 728,546 | 702,100 | 402,00 | 28 de Novembro de 1903. |
| 134 | Cordisburgo | 743,467 | 664,000 | 782,00 | 5 de Agosto de 1904. |
| 135 | Maquiné | 764,077 | 671,000 | 570,00 | 5 de Agosto de 1904. |
| 136 | Mascarenhas | 769,741 | 735,000 | 227,00 | 11 de Março de 1905. |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 137 | Gustavo da Silveira | 787,117 | 605 030 | 545,00 | 5 de Agosto de 1904. |
| 138 | Curvello | 797,297 | 632,900 | 3.183,00 | 5 de Agosto de 1904. |
| 139 | Tamboril | 812,000 | 580,820 | 222,00 | 15 de Março de 1906. |
| 140 | Osorio de Almeida | 829,632 | 682,304 | 294,00 | 15 de Março de 1906. |
| 141 | Corintho (Ent. dos Ramaes de Montes Claros e Diamantina) | 852,175 | 607,571 | 1.887,00 | 15 de Março de 1906. |
| 142 | Aporá | 869,227 | 543,888 | 394,00 | 1 de Maio de 1917. |
| 143 | Francisco Sá | 897,237 | 514,000 | 1.379,50 | 4 de Setembro de 1914. |
| 144 | Curumatahy | 914,800 | 527,000 | 357,00 | 4 de Setembro de 1914. |
| 145 | Buenopolis | 929,276 | 573,720 | 1.422,00 | 4 de Setembro de 1914. |
| 146 | Joaquim Felicio | 945,425 | 640,000 | 264,00 | 19 de Abril de 1921. |
| 147 | Cattoni | 961,816 | 603,700 | 712,00 | 19 de Abril de 1921. |
| 148 | Bueno do Prado | 977,764 | 608,000 | 318,00 | 10 de Novembro de 1922. |
| 149 | Camillo Prates | 989,212 | 597,100 | 1.139,50 | 10 de Novembro de 1922. |
| 150 | Granjas Reunidas | 994,921 | 650,300 | 417,50 | 1 de Dezembro de 1925. |
| 151 | Engenheiro Navarro | 1.014,830 | 637,200 | 361,00 | 7 de Junho de 1924. |
| 152 | Bocayuva | 1.045,395 | 602,000 | 996,50 | 7 de Junho de 1924. |
| 153 | Engenheiro Dolabella | 1 056,834 | 631,000 | 241,00 | 1 de Setembro de 1926. |
| 154 | » Pires de Albuquerque | 1.073,894 | 664,000 | 235,00 | 1 de Setembro de 1926. |
| 155 | Juramento | 1.086,965 | 619.000 | 212,00 | 1 de Setembro de 1926. |
| 156 | Antonio Olyntho | 1.106,537 | 678,000 | 210,00 | 1 de Setembro de 1926. |
| 157 | Montes Claros | 1.115,865 | 638,000 | 549,50 | 1 de Setembro de 1926. |
| | Fóra das estações | | | 8.236,00 | |
| | Total | | | 225.351,60 | |
| | **RAMAL DA GAMBOA** | | | | |
| | **BITOLA LARGA** | | | | |
| | D. Pedro II | 0,000 | 4,955 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Gambôa | 1,308 | 4,500 | 15.619,50 | 25 de Outubro de 1880. |
| | Fóra das estações | | | 1.775,00 | |
| | Total | | | 17.39,450 | |

| NÚMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DE DEODORO** | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| | Honorio Gurgel | 19,521 | 13,276 | — | Consta na Linha Auxiliar. |
| | Deodoro | 22,543 | 16,086 | — | Consta na Linha do Centro. |
| | **RAMAL DE SANTA CRUZ** | | | | |
| | BITOLA LARGA | | | | |
| | Deodoro | 22,056 | 16,412 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Villa Militar | 24,264 | 21,030 | 1.333,00 | 18 de Agosto de 1910. |
| 2 | Coronel Magalhães Bastos (Estribo) | 25,180 | 22,710 | — | 1914. |
| 3 | Realengo | 27,395 | 33,422 | 1.672,00 | 2 de Dezembro de 1878. |
| 4 | Bangú | 31,089 | 40,387 | 2.419,00 | 1 de Maio de 1890. |
| 5 | Senador Camará (ex-Viegas) | 33,228 | 40,389 | 443,50 | 1 de Julho de 1923. |
| 6 | Santissimo | 35,883 | 47,391 | 1.291,50 | 23 de Novembro de 1890. |
| 7 | Senador Vasconcellos | 39,030 | 33,112 | 898,00 | 7 de Novembro de 1914. |
| 8 | Campo Grande | 41,621 | 25,000 | 2.109,00 | 2 de Dezembro de 1878. |
| 9 | Inhoahyba (ex-Trindade) | 45,320 | 21,945 | 859,00 | 1 de Setembro de 1912. |
| 10 | Paciencia | 49,283 | 20,948 | 864,00 | 1 de Julho de 1897. |
| 11 | Santa Cruz | 54,774 | 8,782 | 3.211,00 | 2 de Dezembro de 1878. |
| 12 | Matadouro (circular) | 56,498 | 5,200 | 2.053,50 | 1 de Janeiro de 1884. |
| 13 | Itaguahy | 65,600 | 3,800 | 612,000 | 4 de Novembro de 1910. |
| 14 | Corôa Grande | 75,679 | 3,200 | 621,00 | 14 de Novembro de 1911. |
| 15 | Itacurussá | 81,522 | 2,400 | 628,00 | 14 de Novembro de 1911. |
| 16 | Muriquy | 85,612 | 3,000 | 345,00 | 7 de Novembro de 1914. |
| 17 | Sahy | 91,312 | 4,400 | 439,50 | 7 de Novembro de 1914. |
| 18 | Ibicuhy | 95,200 | 6,000 | 449,00 | 23 de Agosto de 1920. |
| 19 | Engenheiro Junqueira | 98,801 | 6,000 | 235,00 | 7 de Novembro de 1914. |
| 20 | Mangaratiba | 103,241 | 2,000 | 997,00 | 7 de Novembro de 1914. |
| | Fóra das estações | | | 1.645,00 | |
| | Total | | | 23.126,00 | |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DE PARACAMBY** | | | | |
| | BITOLA LARGA | | | | |
| | Guedes da Costa | 64,788 | 33,600 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Lages | 67,985 | 42,334 | 511,00 | 21 de Setembro de 1905. |
| 2 | Paracamby | 70,004 | 42,900 | 721,00 | 1 de Agosto de 1861. |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | 1.571,00 | |
| | Total | ..... | ..... | 2.803,00 | |
| | **RAMAL DE S. PAULO** | | | | |
| | BITOLA LARGA | | | | |
| | Barra do Pirahy | 108,120 | 357,360 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Pulverisação | 110,543 | 357,060 | 2.784,00 | 10 de Setembro de 1917. |
| 2 | Santa Cecilia (Estribo) | 112,412 | 358,156 | — | 1912. |
| 3 | União | 115,730 | 360,750 | 580,60 | 5 de Dezembro de 1920. |
| 4 | Vargem Alegre | 121,765 | 364,000 | 1.223,50 | 20 de Janeiro de 1871. |
| 5 | Pinheiro | 130,078 | 365,855 | 1.342,00 | 25 de Março de 1871. |
| 6 | Tres Poços | 135,600 | — | 124,50 | |
| 7 | Rademacker | 138,233 | 373,766 | 1 078,00 | 1 de Novembro de 1892. |
| 8 | Volta Redonda | 144,349 | 374,200 | 1.239,00 | 16 de Setembro de 1871. |
| 9 | Barra Mansa | 153,906 | 376,000 | 2.159,00 | 16 de Setembro de 1871. |
| 10 | Saudade (Ent. do Ramal de Bananal) | 156,337 | 377,800 | 1.021,00 | 8 de Agosto de 1873. |
| 11 | Pombal | 164,643 | 380,600 | 795,00 | 24 de Setembro de 1874. |
| 12 | Floriano | 172,769 | 387,000 | 1.167,00 | 10 de Agosto de 1872. |
| 13 | Bulhões (Posto telegraphico) | 179,803 | 397,890 | 1.076,00 | 15 de Outubro de 1897. |
| 14 | Oliveira Botelho (Ent. da E. de F. de Rezende a Bocaina) | 188,708 | 397,280 | 899,00 | 4 de Dezembro de 1878. |
| 15 | Rezende | 190,598 | 394,890 | 2.358,00 | 8 de Fevereiro de 1873. |
| 16 | Marechal Jardim (Posto telegraphico) | 197,608 | 399,230 | 719,00 | 8 de Março de 1898. |
| 17 | Barão Homem de Mello | 203,543 | 207,640 | 756,00 | 23 de Março de 1873. |
| 18 | Itatiaya | 210,890 | 446,000 | 1.232,00 | 2 de Janeiro de 1874. |
| 19 | Engenheiro Passos | 216,339 | 465,872 | 1.001,50 | 30 de Junho de 1873. |
| 20 | Engenheiro Bianor (Posto telegraphico) | 221,327 | 462,748 | 647,00 | 18 de Agosto de 1921. |
| 21 | Queluz | 227,846 | 470,870 | 1.359,00 | 18 de Junho de 1874. |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 22 | Inspector Octalicio (ex-p. tel. km. 233) | 232,329 | — | 1.004,00 | 21 de Julho de 1909. |
| 23 | Villa Queimada | 236,575 | 484,619 | 763,50 | 1 de Setembro de 1896. |
| 24 | Lavrinhas | 245,700 | 570,812 | 890,50 | 12 de Novembro de 1874. |
| 25 | Cruzeiro | 252,155 | 514,012 | 5.683,50 | 4 de Setembro de 1898. |
| 26 | Embahú | 259,125 | 510,819 | 634,00 | 11 de Maio de 1921. |
| 27 | Cachoeira | 265,278 | 520,490 | 4.243,00 | 20 de Julho de 1875. |
| 27 | Cachoeira (Deposito locomotivas) | — | — | 4.563,00 | |
| 28 | Cannas | 272,093 | 527,590 | 632,00 | 28 de Setembro de 1877. |
| 29 | Lorena (Ent. do Ramal de Piquete) | 280,381 | 524,381 | 1.097,50 | 8 de Julho de 1877. |
| 30 | Engenheiro Neiva | 287,268 | 538,000 | 514,00 | 4 de Julho de 1921. |
| 31 | Guaratinguetá | 293,090 | 527,000 | 1.124,00 | 3 de Julho de 1877. |
| 32 | Apparecida | 297,880 | 554,000 | 916,00 | 3 de Julho de 1877. |
| 33 | Roseira | 303,430 | 554,030 | 713,00 | 27 de Março de 1877. |
| 34 | Moreira Cesar | 314,685 | 554,030 | 879,00 | 15 de Julho de 1898 |
| 35 | Pindamonhangaba | 325,700 | 552,230 | 1.545,00 | 18 de Janeiro de 1877. |
| 36 | Tremembé | 336,454 | 554,000 | 1.261,00 | 26 de Julho de 1914. |
| 37 | Taubaté | 344,017 | 536,270 | 2.337,50 | 27 de Dezembro de 1876. |
| 38 | Quiririm | 352,547 | 553,770 | 735,00 | 27 de Dezembro de 1876. |
| 39 | Engenheiro Sá e Silva | 358,192 | 559,370 | 689,00 | 18 de Agosto de 1921. |
| 40 | Caçapava | 365,469 | 562,270 | 2.065,00 | 1 de Outubro de 1876. |
| 41 | Santa Luzia (parada) | 370,997 | — | — | |
| 42 | Eugenio de Mello | 375,776 | 556,620 | 932,00 | 22 de Março de 1898. |
| 43 | Engenheiro Martins Guimarães | 384,000 | 569,876 | 731,00 | 18 de Agosto de 1921. |
| 44 | São José dos Campos | 389,353 | 549,270 | 1.103,00 | 1 de Outubro de 1894. |
| 45 | Limoeiro | 398,535 | 584,880 | 688,50 | 5 de Outubro de 1894. |
| 46 | Jacarehy | 406,059 | 586,530 | 3 746,00 | 2 de Julho de 1876. |
| 47 | Bom Jesus | 414,664 | 590,100 | 605,00 | 5 de Agosto de 1894. |
| 48 | São Sylvestre | 419,923 | 599,400 | 948,00 | 23 de Janeiro de 1913. |
| 49 | Guararema | 425,386 | 595,150 | 670,00 | 2 de Julho de 1876. |
| 50 | Luiz Carlos | 431,848 | 646,300 | 662,00 | 6 de Novembro de 1914. |
| 51 | Sabaúna | 436,238 | 630,190 | 1.450,50 | 1 de Janeiro de 1893. |
| 52 | Engenheiro Cesar de Souza | 443,770 | 749,433 | 429,00 | 19 de Agosto de 1921. |
| 53 | Mogy das Cruzes | 449,061 | 761,127 | 2.699,00 | 6 de Novembro de 1875. |
| 54 | Santo Angelo | 455,787 | 734,425 | 1 359,50 | 20 de Julho de 1914. |
| 55 | Suzano | 461,103 | 757,100 | 1.265,00 | 6 de Novembro de 1875. |
| 56 | Calmon Vianna (Ent. Variante de Poá) | 464,152 | 743,372 | 1.244,00 | 7 de Fevereiro de 1926. |
| 57 | Poá | 465,091 | 761,100 | 1.016,00 | |
| 58 | Ferraz de Vasconcellos | 464,447 | 755,276 | 670,00 | Julho de 1926. 20 de |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 59 | Carvalho de Araujo (ex-Lageado) | 473,641 | 774,366 | 4.827,50 | 6 de Novembro de 1875. |
| 60 | 15 de Novembro | 477,569 | 760,815 | 574 00 | 17 de Julho de 1926. |
| 61 | Itaquera | 479,808 | 767,999 | 1.425,00 | 6 de Novembro de 1875. |
| 62 | Engenheiro Arthur Alvim | 483,662 | 785,345 | 658,00 | 19 de Agosto de 1921. |
| 63 | Villa Mathilde | 488,405 | 739,558 | 827,50 | 19 de Agosto de 1921. |
| 64 | Carlos de Campos (ex-Guayaúna) | 490,121 | 751,490 | 1.737,00 | 2 de Agosto de 1894. |
| 65 | Engenheiro São Paulo | 496,325 | 738,056 | 8.390,50 | 10 de Setembro de 1920. |
| 66 | Norte | 498,039 | 749,000 | 11.682,50 | 6 de Novembro de 1875. |
| | Norte (deposito de locomotivas) | — | — | 4.029,50 | |
| | Fóra das estações | — | — | 2.669,00 | |
| | Total | | | 112.907,60 | |
| | **RAMAL DE LORENA A PIQUETE** | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| | Lorena | 280,381 | 537,000 | 1.097,50 | Consta no Ramal de S. Paulo. |
| 1 | Angelina | 288,021 | 547,633 | — | |
| 2 | Coronel Barreiros | 291,028 | 561,198 | 246,00 | |
| 3 | Rodrigues Alves | 297,581 | 635,293 | 314,50 | |
| | Fóra das estações | — | — | 369,00 | |
| | Total | | | 2 027,00 | |
| | **VARIANTE DE POÁ** | | | | |
| | BITOLA LARGA | | | | |
| | Calmon Vianna | 464,152 | 740,160 | — | Consta no Ramal de S. Paulo. |
| 1 | Itaquaquecetuba | 469,876 | 742,220 | 524,00 | 7 de Fevereiro de 1926. |
| 2 | Engenheiro Manoel Feio | 472,798 | 735,790 | 629,00 | 7 de Fevereiro de 1926. |
| 3 | Itahym | 476,386 | 737,760 | 533,00 | 7 de Fevereiro de 1926. |
| 4 | S. Miguel | 480,442 | 738,030 | 911,00 | 7 de Fevereiro de 1926. |
| 5 | Commendador Ermelindo | 485,118 | 731,540 | 560,00 | 7 de Fevereiro de 1926. |
| 6 | Engenheiro Goulart | 489,841 | 731,540 | 644,00 | 7 de Fevereiro de 1926. |
| | Total | | | 3.801,00 | |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DE LIMA DUARTE** | | | | |
| | BITOLA LARGA | | | | |
| | Bemfica | 288,745 | 684,630 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Igrejinha | 295,347 | 709,630 | 196,00 | 13 de Novembro de 1924. |
| 2 | Penido | 303,440 | 707,200 | 770,00 | 13 de Novembro de 1924. |
| 3 | Valladares | 311,400 | 677,600 | 567,00 | 1 de Maio de 1924. |
| 4 | Orvalho | 323,280 | 727,700 | 323,90 | 1 de Março de 1926. |
| 5 | Manejo | 330,580 | 688,310 | 383,00 | 1 de Março de 1926. |
| 6 | Lima Duarte (parada) | 338,240 | 724,000 | — | 8 de Dezembro de 1926. |
| 7 | Lima Duarte | 340,840 | 703,000 | 314,00 | 1 de Março de 1926. |
| | Fóra das estações | — | — | — | |
| | Total | .... | .... | 2.553,00 | |
| | **RAMAL DE PIRANGA** | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| | Palmyra | 324,175 | 837,442 | 1.037,00 | — |
| 1 | Campo Alegre | 332,179 | 834,200 | 209,00 | 2 de Julho de 1911. |
| 2 | Rio Pinho | 334,767 | 865,000 | 275,00 | 2 de Julho de 1911. |
| 3 | Bôa Sorte | 340,180 | 856,000 | 212,00 | 2 de Julho de 1911. |
| 4 | Bom Destino | 346,226 | 774,000 | 87,00 | 2 de Julho de 1911. |
| 5 | Oliveira Fortes | 350,190 | 826,000 | 182,00 | 2 de Julho de 1911. |
| 6 | Paiva | 360,846 | 566,158 | 234,00 | 6 de Setembro de 1914. |
| 7 | José Bonifacio (estribo) | 367,902 | 524,558 | — | 13 de Novembro de 1914. |
| 8 | Santa Amelia | 374,933 | 535,158 | 212,00 | 13 de Novembro de 1914. |
| 9 | Mercês | 381,152 | 515,158 | 1.126,50 | 13 de Novembro de 1914. |
| | Fóra das estações | — | — | 103,00 | |
| | Total | .... | .... | 3.677,50 | |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DE PARAOPEBA** | | | | |
| | BITOLA LARGA | | | | |
| | Dr. Joaquim Murtinho | 477,852 | 881,738 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Congonhas do Campo | 486,421 | 869,570 | 550,00 | 14 de Novembro de 1914. |
| 2 | Engenheiro Caetano Lopes | 498,550 | 845,889 | 588,00 | 14 de Novembro de 1914. |
| 3 | João Ribeiro (ex-Camapuan) | 504,180 | 843,852 | 636,00 | 14 de Novembro de 1914. |
| 4 | Arrojado Lisbôa | 514,820 | 820,824 | 495,00 | 20 de Junho de 1919. |
| 5 | Bello Valle | 529,905 | 797,104 | 969,00 | 20 de Junho de 1919. |
| 6 | Moeda | 543,584 | 799,497 | 723,50 | 16 de Julho de 1919. |
| 7 | Marinhos | 553,618 | 837,450 | 519,00 | 16 de Julho de 1919. |
| 8 | Mello Franco | 556,030 | 753,917 | 518,00 | 25 de Junho de 1918. |
| 9 | Brumadinho | 579,380 | 735,697 | 1.147,00 | 20 de Junho de 1917. |
| 10 | Fecho do Funil (estribo) | 586,920 | 727,441 | 361,00 | |
| 11 | Jacaré | 591,582 | 725,441 | — | |
| 12 | Sarzedo | 601,273 | 776,262 | 741,50 | 20 de Junho de 1919. |
| 13 | Ibiretê | 612,735 | 882,003 | 778,00 | 20 de Junho de 1917. |
| 14 | Jatobá | 619,746 | 950,135 | — | |
| 15 | Barreiros | 624,732 | 916,457 | 625,00 | 10 de Dezembro de 1919. |
| 16 | Gameleira | 633,094 | 860,735 | 345,00 | 20 de Dezembro de 1919. |
| 17 | Calafate | 636,186 | 853,184 | 780,00 | |
| 18 | Bello Horizonte | 639,951 | 836,456 | 8.966,00 | 7 de Dezembro de 1895. |
| 18 | » » officinas | — | — | 6.681,00 | |
| | Fóra das estações | — | — | 2.077,00 | |
| | Total | | | 27.516,00 | |
| | **RAMAL DE OURO PRETO** | | | | |
| | BITOLA MIXTA: Burnier a Metallurgica<br>» ESTREITA: Metallurgica a Ponte Nova: | | | | |
| | Burnier | 497,931 | 1.125,143 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Usina | 501,165 | 1.149,318 | 689,00 | 8 de Dezembro de 1903. |
| 2 | Metallurgica | 507,649 | 1.246,741 | 915,00 | 6 de Julho de 1893. |
| 3 | Hargreaves | 514,890 | 1.338,338 | 528,00 | 1 de Outubro de 1896. |
| 4 | Rodrigo Silva | 520,788 | 1.273,555 | 524,00 | 1 de Janeiro de 1888. |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 5 | Tripuhy | 534,186 | 1.071,212 | 368,50 | 1 de Maio de 1890. |
| 6 | Ouro Preto | 540,286 | 1.060,885 | 892,00 | 1 de Janeiro de 1888. |
| 7 | Itacolomy | 543,600 | 1.022,000 | 194,50 | 12 de Outubro de 1914. |
| 8 | Passagem | 547,800 | 928,000 | 312,00 | 12 de Outubro de 1914. |
| 9 | Marianna | 557,950 | 697,000 | 582,00 | 12 de Outubro de 1914. |
| 10 | D. Sylverio | 566,798 | 640,000 | 234,00 | 18 de Fevereiro de 1923. |
| 11 | Ribeirão do Carmo | 578,270 | 639,500 | 291,00 | 18 de Fevereiro de 1923. |
| 12 | Lavras Velhas | 582,950 | 627,000 | 722,00 | 1 de Dezembro de 1923. |
| 13 | Edgard Werneck | 593,650 | 539,000 | 163,00 | 28 de Agosto de 1926. |
| 14 | Acayaca | 607,850 | 440,000 | 280,00 | 28 de Agosto de 1926. |
| 15 | Felippe dos Santos | 615,950 | 404,000 | 222,00 | 28 de Agosto de 1926. |
| 16 | Itá | 627,050 | 615,400 | 242,00 | 28 de Agosto de 1926. |
| 17 | Ponte Nova | 643,150 | 402,000 | 330,00 | 28 de Agosto de 1926. |
| | Fóra das estações | — | — | 650,00 | |
| | Total | | | 8.139,00 | |
| | **RAMAL DE SANTA BARBARA** | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| | Sabará | 582,424 | 704,536 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Gaya | 585,215 | 712,500 | — | |
| 2 | Siderurgica | 585,180 | 722,487 | 816,00 | 1 de Abril de 1911. |
| 3 | Pompeia | 589,479 | 747,765 | — | 5 de Abril de 1919. |
| 4 | Cuyabá | 592,159 | 761,080 | 411,00 | 7 de Dezembro de 1908. |
| 5 | Gôrcix (ex-Mondéos) | 603,352 | 897,143 | — | 30 de Junho de 1919. |
| 6 | Visconde de Caethé (ex-Caethé) | 607,292 | 935,146 | 1.110,50 | 22 de Setembro de 1909. |
| 7 | Rancho Novo | 619,314 | 1.141,900 | 290,00 | 12 de Novembro de 1910. |
| 8 | Gongo Socco | 633,529 | 935,000 | 274,00 | 24 de Maio de 1911. |
| 9 | Morro Grande | 648,270 | 749,233 | 425,00 | 24 de Maio de 1911. |
| 10 | São Bento | 652,230 | 725,503 | 343,00 | 1 de Agosto de 1912. |
| 11 | Santa Barbara | 658,736 | 721,062 | 692,00 | 1 de Agosto de 1912. |
| | Fóra das estações | — | — | 787,00 | |
| | Total | | | 5.148,50 | |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DE BELLO HORIZONTE** | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| | General Carneiro | 590,310 | 694,536 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Marzagão | 592,561 | 726,248 | 563,00 | 20 de Setembro de 1902. |
| 2 | Freitas | 596,796 | 803,804 | 454,50 | 20 de Setembro de 1902. |
| 3 | Horto Florestal | 599,930 | 809,821 | 457,00 | 30 de Janeiro de 1925. |
| 4 | Arrudas | 602,880 | 825,981 | 832,00 | 26 de Novembro de 1919. |
| 5 | Bello Horizonte | 604,653 | 836,638 | — | Const. no Ramal de Paraopeba |
| | Fóra das estações | — | — | — | |
| | Total | | | 2.306,50 | |
| | **RAMAL DE DIAMANTINA** | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| | Corintho | 852,175 | 607,571 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Roça do Brejo | 874 665 | 548,000 | 288,00 | 28 de Junho de 1910. |
| 2 | Santo Hyppolito | 891,175 | 509,800 | 627,00 | 21 de Dezembro de 1910. |
| 3 | Monjolos | 907,175 | 527,000 | 357,00 | |
| 4 | Rodeador | 920,275 | 669,400 | 308,00 | 12 de Novembro de 1911. |
| 5 | Conselheiro Matta | 936,771 | 965,615 | 597,00 | 12 de Novembro de 1912. |
| 6 | Barão de Guaycuhy | 972,155 | 1.187,115 | 716,00 | 3 de Agosto de 1913. |
| 7 | Guinda | 988 291 | 1.377,915 | 730,50 | 15 de Dezembro de 1913. |
| 8 | Diamantina | 999,691 | 1.262,000 | 1.066,00 | 3 de Maio de 1914. |
| | Fóra das estações | — | — | — | |
| | Total | | | 4.689,50 | |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DE PIRAPORA** | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| | Corintho | 852,175 | 607,571 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 1 | Contria | 875,021 | 586,508 | 246,00 | 22 de Outubro de 1926. |
| 2 | Beltrão | 894,289 | 510,409 | 269,00 | 27 de Fevereiro de 1908. |
| 3 | Lassance | 918,938 | 529,535 | 1.503,00 | 27 de Fevereiro de 1908. |
| 4 | Porto Faria | 939,799 | 500,479 | 272,00 | 1 de Fevereiro de 1910. |
| 5 | Varzea de Palma | 962,575 | 498,378 | 288,00 | 1 de Fevereiro de 1910. |
| 6 | Buritys | 976,236 | 488,928 | 1.808,00 | 28 de Maio de 1910. |
| 7 | Aarão Reis | 992,000 | 568,642 | — | 4 de Novembro de 1914. |
| 8 | Pirapora | 1.005,940 | 472,060 | 5.012,00 | 28 de Maio de 1910. |
| 9 | Independencia | 1.007,873 | 479,300 | 820,00 | 23 de Outubro de 1922. |
| | Fóra das estações | ... | — | 304,00 | |
| | Total | | | 10.522,00 | |
| | **LINHA AUXILIAR DE ALFREDO MAIA A PORTO NOVO** | | | | |
| | BITOLA MIXTA: De Alfredo Maia a Triagem e de Parahyba do Sul a Entre Rios. BITOLA ESTREITA: De Triagem a Parahyba do Sul e de Entre Rios a Porto Novo. | | | | |
| 1 | Alfredo Maia | 0,000 | 2,461 | 5.322,00 | 10 de Maio de 1905. |
| 1 | » » (Deposito de locomotivas) | — | — | 2.006,00 | |
| 2 | São Christovão | 1,320 | 4,591 | — | 23 de Maio de 1898. |
| 3 | Mangueira | 2,639 | 11,010 | — | 28 de Maio de 1898. |
| 4 | Triagem | 4,379 | 5,413 | 1.866,00 | 30 de Setembro de 1910. |
| 5 | Heredia de Sá (estribo) | 5,706 | 4,180 | — | 15 de Fevereiro de 1908. |
| 6 | Vieira Fazenda | 6,280 | 3,250 | — | 15 de Fevereiro de 1908. |
| 7 | Del Castilho | 7,960 | 15,069 | 1.038,00 | 28 de Março de 1898. |
| 8 | Cintra Vidal (estribo) | 10,372 | 18.888 | — | 20 de Novembro de 1905. |
| 9 | Terra Nova | 10,906 | 24,064 | 666,00 | 15 de Fevereiro de 1903. |
| 10 | Thomaz Coelho | 12,340 | 26,820 | 529,00 | 15 de Fevereiro de 1908. |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | Cavalcante | 13,716 | 33,150 | — | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 12 | Engenheiro Leal | 14,680 | 44,022 | 266,00 | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 13 | Eduardo de Araujo | 15,458 | 37,433 | — | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 14 | Magno | 16,177 | 28,996 | 695,00 | 28 de Março de 1898 |
| 15 | Tury-Assú | 17,670 | 17,539 | 1.803,00 | |
| 16 | Sapê (estribo) | 18,703 | 13,523 | — | 17 de Março de 1905 |
| 17 | Honorio Gurgel | 19,521 | 13,276 | 429,00 | |
| 18 | Barros Filho | 21,632 | 8,356 | — | 28 de Março de 1898 |
| 19 | Costa Barros | 23,182 | 18,501 | 528,00 | 25 de Março de 1905 |
| 20 | Thomazinho (estribo) | 26,537 | 18,605 | — | 1 de Julho de 1923 |
| 21 | Itinga | 28,156 | 13,464 | — | 29 de Dezembro de 1914 |
| 22 | Rocha Sobrinho | 30,380 | 8,060 | 819,00 | 1913 |
| 23 | Prata (estribo) | 32,384 | 16,520 | — | 28 de Março de 1898 |
| 24 | Andrade de Araujo | 34,196 | 11,209 | 791,00 | 28 de Março de 1898 |
| 25 | Cayoaba (estribo) | 36,991 | 13,418 | — | |
| 26 | Ambahy | 39,678 | 22,679 | — | 28 de Março de 1898 |
| 27 | Santa Rita | 41,821 | 30,197 | — | 7 de Agosto de 1905 |
| 28 | Ahiva (estribo) | 43,500 | 26,512 | — | 28 de Março de 1898 |
| 29 | Amaral | 45,140 | 32,302 | 115,00 | 1923 |
| 30 | Carlos Sampaio | 47,819 | 49,167 | 747,00 | 28 de Março de 1898 |
| 31 | Aljesur (estribo) | 55,300 | 28,965 | 138,00 | 12 de Agosto de 1905 |
| 32 | Theophilo Cunha | 60,500 | 36,566 | 395,00 | 28 de Março de 1898 |
| 33 | Belém | 67,724 | 29,980 | 3.234,00 | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 34 | Botaes | 75,560 | 40,673 | 383,00 | |
| 35 | Paes Leme | 80,398 | 47,742 | 368,00 | 12 de Agosto de 1903 |
| 36 | Sertão | 86,776 | 61,200 | 1.659,00 | 28 de Março de 1898 |
| 37 | Santa Branca (estribo) | 88,220 | 64,700 | 233,00 | 1923 |
| 38 | Bomfim | 92,695 | 155,500 | 309,00 | 28 de Março de 1898 |
| 39 | Monte Sinai | 96,731 | 255,800 | 196,00 | 30 de Junho de 1903 |
| 40 | Monte Libano | 99,826 | 332,800 | 71,00 | 30 de Junho de 1903 |
| 41 | Vera Cruz | 102,424 | 398,000 | 645,50 | 28 de Março de 1898 |
| 42 | Conrado Niemeyer | 106,327 | 499,200 | 489,00 | 28 de Março de 1898 |
| 43 | Governador Portella | 111,730 | 634,900 | 2.188,50 | 28 de Março de 1898 |
| — | Governador Portella (Deposito de locomotivas) | — | — | 2.206,00 | |
| 44 | Barão de Javary (estribo) | 113,169 | 627,100 | 40,00 | 28 de Março de 1898 |
| 45 | Professor Miguel Pereira | 116,214 | 611,700 | 889,00 | 28 de Março de 1898 |
| 46 | Monte Alegre (estribo) | 119,693 | 595,100 | 122,00 | 18 de Junho de 1898 |
| 47 | Paty do Alferes | 122,448 | 575,200 | 519,00 | 28 de Março de 1898 |
| 48 | Arcozello | 125,645 | 570,000 | 557,00 | 28 de Março de 1898 |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 49 | Bueno de Andrade (estribo) | 131,340 | 527,000 | 169,00 | 28 de Março de 1893 |
| 50 | Pau Grande (estribo) | 133,572 | 509,500 | — | 30 de Junho de 1903 |
| 51 | Avellar | 137,535 | 486,400 | 331,00 | 28 de Março de 1898 |
| 52 | Tabõoes (estribo) | 143,112 | 451,000 | — | 28 de Março de 1898 |
| 53 | Cayapó | 146,295 | 421,500 | — | 30 de Junho de 1903 |
| 54 | Andrade Costa | 148,768 | 407.500 | 265,50 | 28 de Março de 1898 |
| 55 | Cavarú (estribo) | 151,702 | 381,700 | — | 28 de Março de 1898 |
| 56 | Medeiros | 156,469 | 341,872 | — | 30 de Junho de 1903 |
| 57 | Werneck | 157,060 | 338,100 | 252,50 | 28 de Março de 1898 |
| 58 | Parahyba do Sul | 165,937 | 280,100 | 501,00 | 28 de Março de 1898 |
| 59 | Barão de Angra | 171,197 | 273,273 | — | Consta na Linha do Centro. |
| 60 | Entre Rios | 176,337 | 272,800 | 3.799,00 | Consta na Linha do Centro. |
| 61 | Santa Fé | 184,318 | 264,800 | 827,00 | 22 de Julho de 1869 |
| 62 | Penha Longa | 191,135 | 305,100 | 784,00 | 9 de Julho de 1886 |
| 63 | Chiador | 195,497 | 285,282 | 1.187,00 | 27 de Julho de 1869 |
| 64 | Anta | 203,004 | 243,643 | 1.055,50 | 2 de Dezembro de 1875 |
| 65 | Sapucaia | 212,375 | 214,588 | 896,80 | 20 de Janeiro de 1871 |
| 66 | Benjamim Constant | 219,464 | 183,631 | 753,00 | 6 de Agosto de 1871 |
| 67 | Teixeira Soares | 223,844 | 169,360 | 512,00 | 13 de Maio de 1871 |
| 68 | Simplicio | 228,873 | 152,549 | 811,00 | 2 de Agosto de 1871 |
| 69 | Porto Novo | 240,108 | 143,304 | 2 725,00 | 2 de Agosto de 1871 |
| — | Fóra das estações | — | — | 2.099,00 | |
| | Total | — | — | 51.083,90 | |
| | RAMAL DE GOVERNADOR PORTELLA A SANTA RITA DE JACUTINGA | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| — | Governador Portella | 111,730 | 634,900 | — | Consta na Linha Auxiliar. |
| 1 | Morro Azul | 124,278 | 560,000 | 237,00 | 30 de Maio de 1914. |
| 2 | Sacra Familia | 127,883 | 529,000 | 417,40 | 30 de Maio de 1914. |
| 3 | Palmital (estribo) | 132,014 | 488,000 | 90,50 | 30 de Maio de 1914. |
| 4 | Palmas | 133,118 | 488,000 | 434,00 | |
| 5 | Triumpho | 138,628 | 525,360 | 237,50 | 30 de Maio de 1914. |
| 6 | Cidade de Vassouras (ex-Barão) | 148,418 | 416,822 | 580,00 | 30 de Maio de 1914. |
| 7 | Barão de Vassouras (ex-Caetano Furquim) | 154,667 | 347,018 | 491,00 | Consta na Linha do Centro. |
| 8 | Juparanã | 157,815 | 340,600 | 1.421,50 | 17 de Dezembro de 1865. |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 9 | Quirino | 166,163 | 453,180 | 195,00 | 1 de Maio de 1871. |
| 10 | Carvalho Borges | 170,365 | 520,720 | — | |
| 11 | Esteves | 176,121 | 541,516 | 194,00 | 1 de Maio de 1871. |
| 12 | Chacrinha | 179,064 | 523,598 | 163,00 | 18 de Maio de 1871. |
| 13 | Valença | 182,850 | 541,215 | 4.174,00 | 18 de Maio de 1871. |
| 14 | General Osorio (estribo) | 189,937 | 532,418 | — | 15 de Outubro de 1879. |
| 15 | Santa Ignacia | 192,981 | 479,338 | 230,50 | 15 de Outubro de 1879. |
| 16 | Rio Bonito | 197,949 | 497,293 | 341,50 | 1 de Abril de 1880. |
| 17 | Corôas | 202,800 | 557,270 | — | |
| 18 | Guimarães | 206,464 | 491,368 | — | |
| 19 | Alberto Furtado | 208,923 | 418,008 | 189,00 | 9 de Julho de 1880. |
| 20 | Coutinho | 214,510 | 422,188 | — | |
| 21 | Rio Preto | 221,308 | 422,515 | 654,50 | 9 de Julho de 1880. |
| 22 | São Luiz | 232,400 | 425,300 | 212,50 | 12 de Novembro de 1914. |
| 23 | Gloria (parada) | 236,100 | — | — | |
| 24 | Coronel Cardoso | 238,426 | 430,300 | 565,00 | 12 de Novembro de 1914. |
| 25 | Santa Clara | 542,256 | 436,300 | 195,00 | 12 de Novembro de 1914. |
| 26 | Barbosa Gonçalves | 247,609 | 436,300 | 462,00 | 12 de Novembro de 1914. |
| 27 | Santa Rita de Jacutinga | 258,228 | 593,000 | 854,00 | 6 de Novembro de 1918. |
| — | Fóra das estações | — | — | 740,00 | |
| | Total | — | — | 13.078,90 | |
| | **RAMAL DE BARRA LONGA** | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| — | Valença | 182,850 | 541,215 | — | Consta na Linha Auxiliar. |
| 1 | Engenhciro Dunham | 189,986 | 519,149 | — | 26 de Fevereiro de 1912. |
| 2 | Tabôas | 195,526 | 549,145 | 578,00 | 14 de Novembro de 1882. |
| 3 | Santa Thereza | 201,994 | 511,700 | 164,00 | 1 de Agosto de 1883 |
| 4 | Santa Fé | 206,403 | — | — | 24 de Maio de de 1920. |
| 5 | Cachoeira do Funil | 209,733 | 525,400 | 167,00 | 28 de Setembro de 1883. |
| 6 | Paraizo | 212,036 | — | — | |
| 7 | Porto das Flores | 213,500 | 393,000 | 244,00 | 23 de Setembro de 1883. |
| 8 | Santa Rosa | 221,410 | 373,600 | 193,50 | 1893. |

| NUMERO DE ORDEM | ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| 9 | Guarda Fernandes | 223,272 | — | — | 25 de Novembro de 1918. |
| 10 | Tres Ilhas | 229,474 | 360,934 | 197,00 | 1893. |
| 11 | São Fidelis | 233,665 | 357,770 | — | 1911. |
| 12 | Engenheiro Carvalhaes | 235,860 | 356,000 | 71,70 | 26 de Fevereiro de 1912. |
| 13 | Santa Mafalda | 238,640 | 353,022 | — | 1893. |
| 14 | Affonso Arinos | 242,810 | 352,030 | 698,00 | 21 de Junho de 1911. |
| — | Fóra das estações | — | — | 1.016,00 | |
| | Total | — | — | 3.329,00 | |
| | **CIRCULAR DA PAVUNA** | | | | |
| | BITOLA ESTREITA | | | | |
| — | Costa Barros | 23,182 | 18,501 | — | Consta na linha principal. |
| 1 | Pavuna | 24,266 | 4,483 | 636,00 | 7 de Junho de 1910 |
| 2 | S. João de Merity | 25,627 | 7,086 | 729,00 | 1 de Setembro de 1910 |
| 3 | Berford (estribo) | 26,408 | 10,414 | — | 27 de Junho de 1911 |
| 4 | Galdino da Rocha (ex-S. Matheus) | 26,990 | 10,350 | 964,00 | 11 de Setembro de 1910 |
| — | Andrade de Araujo | 34,196 | 11,206 | — | Consta na linha principal. |
| | Total | — | — | 2.329,00 | |

## Extensão das linhas a conservar em 31 de dezembro de 1927

### Quadro n. 2

| DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | BITOLA LARGA 1m,60 | BITOLA ESTREITA 1m,00 | BITOLA MIXTA 1m,60 1m,00 |
|---|---|---|---|
| **I — Linhas Troncos** | | | |
| LINHA DO CENTRO | | | |
| D. Pedro II a Barra do Pirahy (é quadrupla de D. Pedro II a Engenho de Dentro e de Madureira a Deodoro, sextupla de Engenho de Dentro a Madureira e dupla de Deodoro a Barra do Pirahy) | 270,928 | — | |
| Barra do Pirahy a Caetano Furquim | 20,296 | — | |
| Caetano Furquim a Juparanã | — | — | 3.619 |
| Juparanã a Parahyba | 55,025 | | |
| Parahyba a Entre Rios | — | — | 10.405 |
| Entre Rios a Lafayette | 264,813 | | |
| Lafayette a Burnier | — | — | 35.653 |
| Burnier a Montes Claros | — | 617.932 | |
| LINHA AUXILIAR | | | |
| Alfredo Maia a Triagem (é dupla) | — | — | .758 |
| Triagem a Costa Barros | — | 37.606 | |
| Costa Barros a Parahyba | — | 142.755 | |
| Sommas kilometros | 611,062 | 798.293 | 58.435 |
| Total geral 1.467.790 | | | |
| **II — Linhas Circulares** | | | |
| LINHA DO CENTRO | | | |
| D. Pedro II | 0,534 | | |
| D. Clara | 1,662 | | |
| RAMAL DE SANTA CRUZ | | | |
| Bangú | 2,408 | — | |
| Matadouro | 3,270 | — | |
| LINHA AUXILIAR | | | |
| Pavuna (é dupla de Costa Barros a G. Rocha — 3 kilometros, 808) | — | 7.870 | |
| Sommas kilometros | 7,874 | 7.870 | |
| Total geral 15.744 | | | |

| DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | BITOLA LARGA 1m,60 | BITOLA ESTREITA 1m,00 | BITOLA MIXTA 1m,60 1m,00 |
|---|---|---|---|
| **III — Ramaes** | | | |
| Ramal de Gambôa (Maritima) . . . . . | 1.003 | | |
| » » Santa Cruz (Deodoro a Mangaratiba, é dupla de Deodoro a Bangú). . . . . | 90.218 | | |
| » » Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby) . | 5.216 | | |
| » » S. Paulo (Barra do Pirahy a Norte) . . . . | 389.919 | | |
| » » » Variante de Poá (Calmon Vianna a Engenheiro Goulart) . . . . . | 25.689 | | |
| » » Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte. . . . . | 52.095 | | |
| » » Paraopeba (Joaquim Murtinho a Bello Horizonte). . . . . | 162.096 | | |
| » » Morro da Mina (serviço de manganez, chave no km. 463.710 da linha do Centro). . . . . | 7.320 | | |
| » » Portella (G. Portella a Caetano Furquim) . . | — | 42.937 | |
| » » Santa Rita de Jacutinga (Juparanã a Santa Rita) | — | 100.793 | |
| » » Barra Longa (Valença a Affonso Arinos) . . | — | 59.849 | |
| » » Porto Novo (Entre Rios a P. Novo) . . . . | | 63.771 | |
| » » Piranga (Palmyra a Mercês) . . . . . | — | 56.977 | |
| » » Ouro Preto (Burnier a Ponte Nova) . . . . | — | 135 501 | 9.718 |
| » » Bello Horizonte (General Carneiro a Bello Horizonte) . . . . . | — | 14.343 | |
| » » Santa Barbara (Sabará a Sta. Barbara) . . . | — | 76.312 | |
| » » Pirapora (Corintho a Independencia). . . . | — | 155.693 | |
| » » Diamantina (Corintho a Diamantina). . . . | — | 147.516 | |
| » » Piquete (Lorena a Rodrigues Alves). . . . | — | 17.250 | |
| » » Deodoro (Honorio Gurgel a Deodoro) . . . | — | 3.022 | |
| Sommas kilometros. . . . . | 733.561 | 873.969 | 9.718 |
| Total geral . . . . . 1.617.248 | | | |
| **IV — Desvios** | | | |
| Extensão total é de kilometros . . . . . 522,321 | | | |

## Resumo

Linhas principaes:

| | Km. |
|---|---|
| *a)* Troncos. . . . . | 1.467,790 |
| *b)* Ramaes . . . . . | 1.617,248 |
| *c)* Circulares . . . . . | 15,744 |
| Desvios . . . . . | 522,321 |
| Total das linhas a conservar . . . . . | 3.623,103 |

## Extensão das linhas no Districto Federal e nos Estados do Rio de Janeiro, Minas Geraes e S. Paulo, em 31 de Dezembro de 1927

### Quadro n. 3

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | DISTRICTO FEDERAL | ESTADO DO RIO DE JANEIRO | ESTADO DE MINAS GERAES | ESTADO DE S. PAULO | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Linha do Centro (D. Pedro II a Montes Claros) | 27,141 | 186,773 | 901,949 | — | 1.115,863 |
| 2 | Ramal de Gambôa | 1,008 | — | — | — | 1,008 |
| 3 | » de Deodoro (Deodoro a Honorio Gurgel) | 3,022 | — | — | — | 3,022 |
| 4 | Ramal de Santa Cruz (Deodoro a Mangaratiba) | 40,689 | 40,496 | — | — | 81,185 |
| 5 | Ramal de Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby) | — | 5,216 | — | — | 5,216 |
| 6 | Ramal de Porto Novo (Entre Rios a Porto Novo) | — | 17,846 | 45,925 | — | 63,771 |
| 7 | Ramal de Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte) | — | — | 51,095 | — | 51,095 |
| 8 | Ramal Piranga (Palmyra a Mercês) | — | — | 56,977 | — | 56,977 |
| 9 | » Morro da Mina (Chave no kilometro 463,710, linha do centro)—serviço de manganez | — | — | 7,320 | — | 7,320 |
| 10 | Ramal de Paraopeba (Joaquim Murtinho a Bello Horizonte) | — | — | 162,096 | — | 162,096 |
| 11 | Ramal de Ouro Preto (Burnier a Ponte Nova) | — | — | 145,219 | — | 145,219 |
| 12 | Ramal de Bello Horizonte (General Carneiro a Bello Horizonte) | — | — | 14,343 | — | 14,343 |
| 13 | Ramal de Santa Barbara (Sabará a Santa Barbara) | — | — | 76,312 | — | 76,312 |
| 14 | Ramal de Pirapóra (Corintho a Pirapóra) | — | — | 155,698 | — | 155,698 |
| 15 | Ramal de Diamantina (Corintho a Diamantina) | — | — | 147,516 | — | 147,516 |
| 16 | Linha Auxiliar (Alfredo Maia a Parahyba) | 25,145 | 140,792 | — | — | 165,937 |
| 17 | Ramal de Portella (Governador Portella a Santa Rita de Jacutinga) | — | 136,712 | 7,018 | — | 143,730 |
| 18 | Ramal de Barra Longa (Valença a Affonso Arinos) | — | 59,849 | — | — | 59,849 |
| 19 | Ramal de Piquete (Lorena a Rodrigues Alves) | — | — | — | 17,250 | 17,250 |
| 20 | Ramal de São Paulo (Barra do Pirahy a Norte) | — | 111,235 | — | 278,684 | 389,919 |
| 21 | Ramal de São Paulo, Variante Poá (C. Vianna Engenheiro Goulart) | — | — | — | 25,689 | 25,689 |
| 22 | Circular de D. Pedro II | 0,534 | — | — | — | 0,534 |
| 23 | » » D. Clara | 1,662 | — | — | — | 1,662 |
| 24 | » » Bangú | 2,408 | — | — | — | 2,408 |
| 25 | » » Matadouro | 3,270 | — | — | — | 3,270 |
| 26 | » » Pavuna | 2,090 | 1,972 | — | — | 4,062 |
| | Totaes kms. | 106,969 | 700,891 | 1 771,468 | 321,623 | 2.900,951 |

Os pontos de divisa entre os Estados são os seguintes:

### Linha do Centro

Kilometro 27,141 — Ponte de Nazareth, sobre o rio Pavuna, entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro;

Kilometro 209,826 — Ponte de Serraria, sobre o rio Parahybuna, entre o Estado do Rio de Janeiro e o Estado de Minas Geraes;

Kilometro 226,323 — Ponte da Cachoeira do Inferno, sobre o rio Parahybuna, entre o Estado de Minas Geraes e o do Rio de Janeiro;

Kilometro 230,411 — Ponte do Rio Preto, sobre o rio Preto, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes.

### Ramal de S. Paulo

Kilometro 219,355 — Ponte do Salto, sobre o rio Parahyba, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de S. Paulo.

### Linha Auxiliar

Kilometro. Na linha tronco — Ponte sobre o rio do Pau entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro;

Kilometro 25,272 na circular de Pavuna — Ponte sobre o rio Pavuna, entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro;

Kilometro 251,590 — Ponte do Rio Preto, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes.

### Ramal de Porto Novo

Kilometro 133,234 — Ponte do Humaytá, sobre o rio Parahybuna, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes;

Kilometro 201,800 — Ponte de Anta, sobre o rio Parahyba, entre o Estado de Minas Geraes e o do Rio de Janeiro;

Kilometro 512,749 — Ponte de Sapucaia, sobre o rio Parahyba, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes.

## Mappa demonstrativo do emprego de dormentes, trilhos e acces

| RESIDENCIAS | DORMENTES | | | TRILHOS | | PARAFUSOS | | TIREFONDS | | TALAS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bitola larga | Bitola estreita | Aço | Novos | Usados | Novos | Usados | Novos | Usados | Novas | Usadas |
| *Bitola de 1m,60* | | | | | | | | | | | |
| 1ª. Residencia do Centro . . . | 47.730 | — | — | 715 | — | 166.383 | — | 172.551 | — | 16.133 | — |
| 2ª. » » » . . . | 32.685 | — | — | 3.412 | 784 | 37.135 | 35 | 111 336 | — | 8.485 | 108 |
| 3ª. » » » . . . | 12.501 | — | — | 1.574 | 9 | 21.224 | — | 69.469 | — | 305 | 50 |
| 4ª. » » » . . . | 20.384 | — | 16 | 234 | — | 3.156 | 636 | 61 003 | — | 5.228 | — |
| 5ª. » » » . . . | 13.045 | 1.645 | — | — | 302 | 6.755 | — | 18.867 | — | 691 | — |
| 6ª. » » » . . . | 17.407 | — | — | 248 | 150 | 12.451 | — | 32.755 | — | 2 000 | — |
| 1ª. » S. Paulo . . . . | 27.229 | — | — | 339 | 64 | 18.119 | — | 66.421 | — | 2.357 | 103 |
| 2ª. » » . . . . | 20.313 | — | — | 573 | 109 | 16.933 | — | 84.430 | — | 873 | — |
| 3ª. » » . . . . | 21.943 | — | — | 253 | 73 | 23.304 | 200 | 45.996 | 1.100 | 564 | 8 |
| Residencia de Paraopeba . . . | 11.657 | 454 | — | 5.782 | 86 | 42.033 | — | 7.142 | — | 5.550 | 982 |
| Residencia de Santa Cruz . . . | 11.561 | — | — | 397 | — | 10 599 | — | 55.350 | — | 1.950 | — |
| Residencia de Austin . . . . | 3.500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total . . . . . | 239.955 | 2 099 | 16 | 13.227 | 1.577 | 366.692 | 871 | 725 383 | 1.100 | 44.242 | 1.251 |
| *Bitola de 1m,00* | | | | | | | | | | | |
| 7ª. Residencia do Centro . . | 5.591 | 5.243 | — | — | 9 | 76 | 112 | — | — | — | 40 |
| 8ª. » » » . . . | 1.099 | 21.198 | 123 | 22 | 18 | 3.803 | — | 5.922 | — | 82 | 77 |
| 9ª. » » » . . . | 49 | 12.574 | — | 1.240 | 84 | 15.092 | — | 800 | — | 4.600 | 68 |
| 10ª. » » » . . . | 75 | 13.252 | — | 21 | 5 | 6.409 | — | 200 | — | 85 | — |
| 11ª. » » » . . . | — | 12.786 | — | — | — | 2.800 | — | 420 | — | — | — |
| 12ª. » » » . . . | 3.189 | 169 | — | — | — | 2.500 | — | 183 | — | — | — |
| Residencia de Ouro Preto . . . | 12.735 | 31.707 | — | 570 | 26 | 9.212 | — | 10.052 | — | 3.013 | — |
| Ramal de Diamantina . . . . | 124 | 20.051 | — | — | — | 11.295 | — | 2.219 | — | 376 | — |
| » » Pirapora . . . . . | 231 | 17.161 | 152 | 692 | 243 | 13 567 | — | 270 | — | 2.720 | 314 |
| Total . . . . . | 23.093 | 134.141 | 275 | 2.545 | 385 | 64.760 | 112 | 20.076 | — | 10.972 | 499 |
| *Linha Auxiliar* | | | | | | | | | | | |
| 1ª Residencia . . . . . | 5.724 | 19.034 | — | 33 | 79 | 19.698 | — | — | — | 516 | 80 |
| 2ª. » . . . . . | — | 13.661 | — | 6 | — | 8.818 | — | 3.878 | — | 268 | — |
| 3ª. » . . . . . | — | 13.799 | — | — | — | 3.684 | — | 3.272 | — | 1.000 | — |
| Total . . . . . | 5.724 | 46.494 | — | 39 | 79 | 32.200 | — | 7.150 | — | 1.784 | 80 |
| Total geral . . . . . | 268.772 | 182.734 | 291 | 15.811 | 2.041 | 463.652 | 983 | 752.612 | 1.100 | 55.998 | 1.830 |

sorios na transformação da linha e desvios durante o anno de 1927

| GRAMPOS | | PLACAS DE APOIO | | ARRUELLAS | | CHAVES | | CORAÇÕES | | AGULHAS | | RETENSORES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Novos | Usados | Novas | Usadas | Novas | Usadas | Novas | Usadas | Novos | Usados | Novas | Usadas | Novos | Usados |
| 78.558 | — | 11.410 | — | 51.030 | — | 45 | 12 | 47 | 10 | 30 | — | 13.500 | — |
| 38.204 | — | 3.429 | — | 17.045 | — | 30 | — | 18 | — | — | — | 4.000 | — |
| 25.763 | — | 20.883 | — | — | — | 11 | — | 20 | — | 6 | — | 100 | — |
| 21.667 | — | 9.297 | — | 10.700 | — | 7 | 1 | 15 | — | — | 1 | — | — |
| 19.552 | — | 6.000 | — | — | — | — | — | 7 | — | 2 | — | 500 | — |
| 23.381 | — | 1.242 | — | 3.174 | — | 3 | — | 13 | — | — | — | — | — |
| 5.232 | — | 3.019 | — | 613 | — | 6 | — | 19 | — | — | — | — | — |
| 34.446 | — | 5.021 | — | 3.772 | — | 6 | — | 13 | — | 14 | — | — | — |
| 8.535 | — | 8.948 | — | 77.862 | — | 3 | — | 15 | 1 | 6 | — | — | — |
| 50.189 | — | 6.536 | — | 10.000 | — | 17 | — | 23 | — | — | — | — | — |
| 7.052 | — | — | — | 2.144 | — | 6 | 5 | 10 | — | 4 | 2 | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 312.669 | — | 75.785 | — | 176.390 | — | 134 | 18 | 200 | 11 | 62 | 3 | 18.100 | — |
| 22.608 | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — |
| 73.773 | — | 204 | — | 446 | — | 1 | — | 8 | — | — | — | — | — |
| 35.600 | — | — | — | 163 | — | 5 | — | 5 | — | — | — | — | — |
| 800 | — | — | — | 2.489 | — | 6 | — | 5 | — | — | — | — | — |
| 2.700 | — | — | — | 300 | — | 4 | — | 2 | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 18 | — | — | — | — | — | — | — |
| 107.318 | — | — | — | 10.000 | — | 7 | — | 7 | — | 4 | — | — | — |
| 73.450 | 750 | — | — | 22.950 | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| 32.236 | — | — | — | 2.131 | — | 9 | — | 10 | — | — | — | — | — |
| 348.554 | 750 | 204 | — | 38.479 | — | 50 | — | 40 | — | 4 | — | — | — |
| 85.776 | — | 56 | — | 25.050 | — | 16 | — | 14 | — | — | — | 2.000 | — |
| 21.987 | — | — | — | 670 | — | 1 | — | 2 | 1 | — | — | — | — |
| 13.124 | — | — | — | 2.047 | — | — | — | 3 | — | — | — | — | — |
| 120.887 | — | 56 | — | 27.767 | — | 17 | — | 19 | 1 | — | — | 2.000 | — |
| 782.110 | 750 | 76.045 | — | 242.636 | — | 201 | 18 | 259 | 12 | 66 | 3 | 20.100 | — |

## Mappa demonstrativo do emprego de dormentes, trilhos e accesso

| RESIDENCIAS | DORMENTES | | | TRILHOS | | PARAFUSOS | | TIREFONDS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bitola Larga | Bitola Estreita | Aço | Novos | Usados | Novos | Usados | Novos | Usados |
| *Bitola de 1,60* | | | | | | | | | |
| 1ª Residencia do Centro | 173 | — | — | 187 | 4 | — | — | — | — |
| 2ª » » » | — | — | — | 12 | — | — | — | — | — |
| 3ª » » » | 653 | — | — | 22 | 68 | 974 | — | 705 | — |
| 4ª » » » | 1.954 | — | — | 147 | 702 | 1.300 | — | 7.062 | — |
| 5ª » » » | — | — | — | 40 | — | 400 | — | — | — |
| 6ª » » » | 362 | — | — | — | 60 | 318 | — | 750 | — |
| 1ª Residencia de S. Paulo | — | — | — | 21 | — | — | — | — | — |
| 2ª » » » » | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ª » » » » | 1.080 | — | — | 5 | — | 519 | — | 2.000 | — |
| Residencia de Paraopeba | — | 733 | — | — | — | 493 | — | 600 | — |
| » de Santa Cruz | 440 | — | — | — | 100 | 211 | — | 220 | — |
| » de Austin | 147 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total | 4.812 | 733 | — | 434 | 934 | 4.215 | — | 11.337 | — |
| *Bitola de 1,00* | | | | | | | | | |
| 7ª Residencia do Centro | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 8ª » » » | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 9ª » » » | — | — | — | 60 | 84 | — | — | 500 | — |
| 10ª » » » | — | 17 | — | 9 | 12 | 28 | — | — | — |
| 11ª » » » | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 12ª » » » | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Residencia em Ouro Preto | — | — | — | 25 | 31 | 594 | 2.308 | — | — |
| Ramal de Diamantina | — | — | — | — | 28 | — | — | — | — |
| Ramal de Pirapora | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total | — | 17 | — | 94 | 155 | 622 | 2.308 | 500 | — |
| *Linha Auxiliar* | | | | | | | | | |
| 1ª Residencia | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 2ª » | — | 90 | — | 59 | 54 | 392 | 198 | 800 | — |
| 3ª » | — | 90 | — | — | — | — | — | — | — |
| Total | — | 180 | — | 59 | 54 | 392 | 198 | 800 | — |
| Total geral | 4.812 | 930 | — | 587 | 1.143 | 5.229 | 2.506 | 12.637 | — |

NOVAS

rios na construcção de linhas e desvios durante o anno de 1927

| CORAÇÕES | | CHAVES | | TALAS | | GRAMPOS | | PLACAS DE APOIO | | AGULHAS | | ARRUELLAS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Novos | Usados | Novas | Usadas | Novas | Usadas | Novos | Usados | Novas | Usadas | Novas | Usadas | Novas | Usadas |
| 2 | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 9 | 2 | 1 | — | 80 | — | 1.530 | — | 600 | — | 1 | — | 15 | — |
| — | — | 10 | — | 175 | 454 | 260 | — | 2.802 | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | 50 | 135 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1 | 6 | 2 | — | 214 | 472 | 3.708 | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 3 | — | 3 | — | 106 | — | 778 | — | 203 | 297 | 2 | — | — | — |
| 4 | — | 5 | — | — | — | 300 | — | — | — | — | — | 986 | — |
| 1 | 2 | 3 | — | 71 | 200 | 932 | — | — | — | — | 2 | — | — |
| — | — | 1 | — | — | — | 300 | — | — | — | — | — | — | — |
| 20 | 10 | 27 | — | 696 | 1.261 | 7.918 | — | 3.605 | 297 | 3 | 2 | 1.001 | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 2 | — | — | — | 120 | — | — | — | — | — | — | — | 491 | — |
| — | — | — | — | 35 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1 | — | — | — | 1.200 | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — |
| — | — | 1 | — | 180 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 3 | — | 1 | — | 1.535 | — | — | — | — | — | 1 | — | 491 | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | 44 | — | 3.614 | — | — | — | 2 | — | 100 | — |
| — | — | 1 | — | 700 | 200 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | 1 | — | 744 | 200 | 3.614 | — | — | — | 2 | — | 100 | — |
| 23 | 10 | 29 | — | 2.975 | 1.461 | 11.532 | — | 3.605 | 297 | 6 | 2 | 1.592 | — |

# 6ª DIVISÃO PROVISORIA

---

## Construcção

# 6ª DIVISÃO PROVISORIA

## CONSTRUCÇÃO

### Ramal de Santa Barbara

Proseguiu-se no serviço de medições, iniciado logo após á ordem de paralysação dos trabalhos, dada em 23 de dezembro de 1926, e fez-se o balanço do material e installação dos tarefeiros, bem como a classificação final de todos os serviços, por uma commissão nomeada para tal fim.

O orçamento para conclusão dos serviços do ramal de Santa Barbara a S. José da Lagôa é o seguinte:

| TAREFAS | ESPECIFICAÇÕES | VOLUMES | IMPORTANCIAS |
|---|---|---|---|
| Angelo Ferrari | Córtes | 76.836,726 | 525:819$939 |
| | Emprestimos | 68.953,818 | 304:296$288 |
| Extensão — 15.000 metros | Cavas | 2.865,605 | 5:444$649 |
| | Alvenaria | 3.477,976 | 327:245$579 |
| I | Trabalhos connexos | — | 87:150$768 |
| | | | 1.249:957$223 |
| José Jorge & Comp., Limitada | Córtes | 54.575,602 | 419:330$727 |
| | Emprestimos | 21.437,955 | 75:005$549 |
| Extensão — 8.500 metros | Cavas | 552,194 | 1:049$168 |
| | Alvenaria | 2.026,218 | 202:537$214 |
| II | Trabalhos connexos | — | 20:863$843 |
| | | | 718:786$501 |
| Luiz Fonseca & Comp., Limitada | Córtes | 37.301,618 | 322:127$982 |
| | Emprestimos | 34.872,850 | 178:367$502 |
| Extensão — 8.500 metros | Cavas | 1.216,407 | 2:311$173 |
| | Alvenaria | 1.329,179 | 116:057$957 |
| III | Trabalhos connexos | — | 5:750$539 |
| | | | 624:615$153 |
| Portella & Comp., Limitada | Córtes | 39.683,000 | 315:743$104 |
| | Emprestimos | 38.319,040 | 175:960$675 |
| Extensão — 8.280 metros | Cavas | 503,072 | 955$836 |
| | Alvenaria | 2.049,150 | 186:795$319 |
| IV | Trabalhos connexos | — | 8:684$449 |
| | | | 688:139$283 |

| TAREFAS | ESPECIFICAÇÕES | VOLUMES | IMPORTANCIAS |
|---|---|---|---|
| José Pedro Xavier da Veiga | Córtes | 35.134,080 | 184:440$357 |
| | Emprestimos | 6.518,256 | 24.050$147 |
| Extensão — 5.720 metros | Cavas | 675,155 | 1:282$793 |
| | Alvenaria | 1.362,418 | 136:047$544 |
| V | Trabalhos connexos | — | 4:963$046 |
| | | | 350:783$887 |
| Campolina e Sampaio | Córtes | 60.197,577 | 411:753$782 |
| | Emprestimos | 8.282,015 | 30:430$627 |
| Extensão — 7.720 metros | Cavas | 897,550 | 1:705$344 |
| | Alvenaria | 1.556,755 | 194:420$386 |
| VI | Trabalhos connexos | — | 28:633$317 |
| | | | 666:943$456 |
| Sylvio Bressan | Córtes | 191.039,675 | 1.642:254$322 |
| | Emprestimos | 18.094,870 | 63:895$653 |
| Extensão — 8.940 metros | Alvenarias e trabalhos connexos | — | 357:600$000 |
| VII | | | 2.062:749$957 |
| Abel de Resende Costa | Córtes | 69.460,970 | 551:652$985 |
| | Emprestimos | 13.953,780 | 49:538$471 |
| Extensão — 5.160 metros | Alvenaria e trabalhos connexos | — | 206:400$000 |
| VIII | | | 807:591$456 |
| Adhemar Rodrigues & Comp., Limitada | Córtes | 68.241,745 | 495:891$080 |
| | Emprestimos | 4.543,245 | 15:979$686 |
| | Cavas | 1.117,910 | 2:709$838 |
| Extensão — 7.740 metros | Alvenaria | 1.958,047 | 199:743$981 |
| IX | Trabalhos connexos | — | 36:677$497 |
| | | | 750:602$082 |
| Cattoni & Comp., Limitada | Córtes | 58.458,920 | 398:322$448 |
| | Emprestimos | 22.255,510 | 86:797$934 |
| Extensão — 9 100 metros | Cavas | 1.725,000 | 3:277$500 |
| | Alvenaria | 1.995,705 | 272:943$659 |
| X | Trabalhos connexos | — | 50:779$420 |
| | | | 812:120$970 |
| Alcantara Rodrigues & Comp., Limitada | Córtes | 67.108,691 | 442:235$344 |
| | Emprestimos | 10.171,814 | 36:163$099 |
| | Alvenaria | 1.176,283 | 126:172$608 |
| Extensão — 9 180 metros | Trabalhos connexos | — | 17:079$542 |
| XI | | | 621:650$593 |

| TAREFAS | ESPECIFICAÇÕES | VOLUMES | IMPORTANCIAS |
|---|---|---|---|
| Alvimar Carneiro de Rezende<br>XII | Esplanadas . . . . . | 232.085,175 | 801:473$200 |
| | Edificios. . . . . | -- | 1.384:353$054 |
| | | | 2.185:826$254 |
| Em todas as tarefas. Abel de Rezende Costa.<br>XIII | Assentamento de linha . . . . | — | 1.531:359$137 |
| Waldemiro de Almeida<br>XIV | Cercas . . . . . | — | 450:000$000 |

Resumo geral do orçamento para conclusão dos serviços do ramal de Santa Barbara

| EXTENSÃO TOTAL | NATUREZA DO SERVIÇO | IMPORTANCIA TOTAL |
|---|---|---|
| 94.200 metros | Preparo do leito. . . . . | 12.726:413$761 |
| | Assentamento, inclusive trilhos. . . . . | 4.531:359$137 |
| | Edificios . . . . . | 1.384:353$054 |
| | Cercas. . . . . | 450:000$000 |
| | Linha telegraphica . . . . . | 28:260$000 |
| | Obras d'arte especiaes . . . . . | já incluido. |
| | Eventuaes 5 °/₀. . . . . | 956:019$298 |
| | | 20.076:405$250 |

*Nota* — As obras d'arte especiaes comprehendem-se:
2 pontes sobre o rio Piracicaba;
4 viaductos em Monlevade;
1 ponte sobre o rio Santa Barbara;
1 ponte sobre o rio do Peixe.

Afim de attender ao plano da Companhia Belgo Mineira, que estudou a construcção de uma grande barragem para armazenamento de agua necessaria ás importantes installações que tem em vista executar na sua propriedade, em Monlevade, elevando o nivel do rio á cota 600 e submergindo assim a linha anteriormente locada, em cerca de 2 kilometros, foi projectada uma variante em grade mais elevada, conciliando os interesses da Estrada e os da Companhia.

Essa variante, que em nada prejudicou as condições technicas do projecto anterior, se estendeu na locação da est. 2.771+2 a 3.097+16,40.

Tratou-se de restabelecer o estaqueamento, então falho em grandes extensões, e auxiliar os estudos para um orçamento completo dos serviços a serem executados em todo o ramal, havendo se providenciado o desenho das plantas para desapropriações.

*Pelas turmas respectivas foram estudadas as seguintes obras*: — 8 boeiros B.S.C. de 1,0 × 1,50; 8 boeiros B. S. C. de 0,60 × 0,90; 6 boeiros B. S. C. de 0,80 × 1,10; 3 boeiros B. S. C. de 2,00 × 2,00; 4 boeiros B. S. C. de 1,50 × 2,00; 11 boeiros B. S. C. de 0,90 × 1,20; 3 boeiros B. S. C. de 2,00 × 2,50; 9 boeiros B. S. C. de 0,70 × 1,00; 1 boeiro B. S. C. de 0,50 × 0,50; 9 boeiros B. S. C. de 0,50 × 0,70; 6 boeiros B. S. C. de 0,50 × 0,80; 1 boeiro B. S. C. de 0,40 × 0,70; 1 boeiro B. S. C. de 2,50 × 3,00; 1 boeiro B. S. C. de 2,00 × 3,00; 3 boeiros B. A. de 0,50; 1 boeiro B. A. de 0,60; 1 boeiro A. B. de 0,60 × 1,4; 1 boeiro B. A. de 0,90 × 2,30; 1 boeiro B. A. 0,90 × 1,90; 1 boeiro B. A. de 0,40 × 0,50; 1 boeiro B. A. de 0,40 × 0,80; 1 boeiro B. A. de 1,00 × 1,80; 1 boeiro B. A. de 0,60 × 0,50; 2 boeiros B. A. de 1,15 × 1,20; 1 boeiro B. A. de 0,60 × 1,00; 1 boeiro B. A. de 0,80; 1 boeiro B. A. de 0,40; 1 boeiro B. D. C. de 0,90 × 1,20; Pontilhões e pontes com um total de 77 metros e 50 centimetros; muros de arrimo e uma passagem inferior com cinco metros.

*Conservação do leito da linha* — Diversas turmas de conserva foram encarregadas da construcção e limpesa de vallêtas de contorno, remoção de vegetação e reparações em diversos pontos do leito da linha.

## Ramal de Ponte Nova

A cargo da 6ª Divisão continuaram os serviços do ramal, no trecho comprehendido entre Lavras Velhas e Ponte Nova, nos mezes de janeiro, fevereiro e março.

Apesar das abundantes chuvas, que provocaram a queda de barreiras em varios córtes e o arrastamento da terra de varios aterros, o trafego, nesse trecho, foi mantido sem interrupção com a prompta remoção d'aquellas e reconstituição destes pelas turmas de lastro.

*Excavação, carga e descarga e transporte de terra para reforço de aterros* — Os lastros e as respectivas turmas, além da desobstrucção de córtes pelas barreiras cahidas, executaram varios outros serviços, como sejam, excavação, carga e descarga, transporte de terra para reforço de aterros e reparações de differentes pontos da linha, bem como de barro retirado das gargantas de Lages e Ubá, de pedras para obras e linha, de materiaes diversos, etc.

*Montagem de uma viga metallica* — Foi montada e assentada uma viga metallica de 20 metros de vão livre na ponte sobre o corrego Mata-cães, no kilometro 539.

## Ramal de Lima Duarte

*Reconhecimento* — De accôrdo com as instrucções recebidas, continuou o serviço de reconhecimento, subindo-se o valle do Ribeirão do Salto até encontrar-se uma garganta onde se conseguiu passagem para o valle do Brumado, descendo-se por este até a sua confluencia com o Rosa Gomes, pela qual subiu-se até suas cabeceiras, no divisor com o rio Grande. Ahi, atravessando-se uma garganta, foram contornadas as cabeceiras do corrego Ponte-Alta, passando-se para o capoeira Grande, pelo qual desceu-se até o rio Grande, seguindo-se por este até Bom Jardim.

*Alinhamento* — Partindo da estaca 0=347 da locação, na margem esquerda do salto, subiu por este até seu affluente, corrego dos Lopes, pelo qual seguio até a estaca 435.

Começando na estaca 435 continuou o serviço de exploração, que attingiu á estaca 772+6, na margem esquerda do corrego das Pedras, affluente do Brumado.

Partindo-se da estaca 772+6, á margem esquerda do corrego das Pedras, affluente do Brumado, foi attingida a estaca 1.385, nos terrenos da fazenda do Paiol, á margem direita do Rosa Gomes.

*Exploração — alinhamento* —Partindo da estaca 1.728, attingiu-se a estaca 2.061+12 na garganta Miguel Lima, divisor do Rio Grande (cóta 1.114,972).

## Linha de Montes Claros

Logo após a ordem de paralysação de serviços, occupou-se o pessoal da residencia com a medição final dos ultimos serviços, executados pelos tarefeiros Alvimar Carneiro de Resende, Alfredo Dolabella e Spyer & Cia.

Em seguida, como se tornassem abundantes as chuvas, acarretando a queda de barreiras e damnificação de todo o trecho recentemente inaugurado, houve necessidade de interromper-se o trafego, afim de se poder providenciar sobre a consolidação e reparos em todo o leito da linha entre Bocayuva e Montes Claros.

Nesse interim, foram carregadas pelas enchentes as provisorias de fogueiras de dormentes do Rio Verde e Rio de Pedras, tornando-se necessaria a construcção de novas provisorias para assentamento das vigas de cimento armado.

Além desses trabalhos de consolidação geral, no trecho acima referido, foram ainda executados, de janeiro a março, os seguintes trabalhos:

1). Collocação de vigas definitivas, de cimento armado, nas seguintes pontes:

1. Angico, com dois vãos de 10 metros cada um, na estaca 28+10.
2. Macahubas, com 1 vão de 10 metros na estaca 33+11.
3. Traçadal, com 1 vão de 10 metros na estaca 615+3.
4. Rio Verde, com 3 vãos, sendo 2 de 10 metros e 1 de 6 metros, na est. 2.078.
5. Rio de Pedras, com 1 vão de 12 metros na estaca 2.056.
6. Cruzeiro, com 1 vão de 10 metros na estaca 312+4.
7. Barreiro d'antas, com 1 vão de 10 metros na estaca 2.123.

RIO DE JANEIRO

IMPRENSA NACIONAL

1929

153-987 Li 60
v. 382 9153